

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

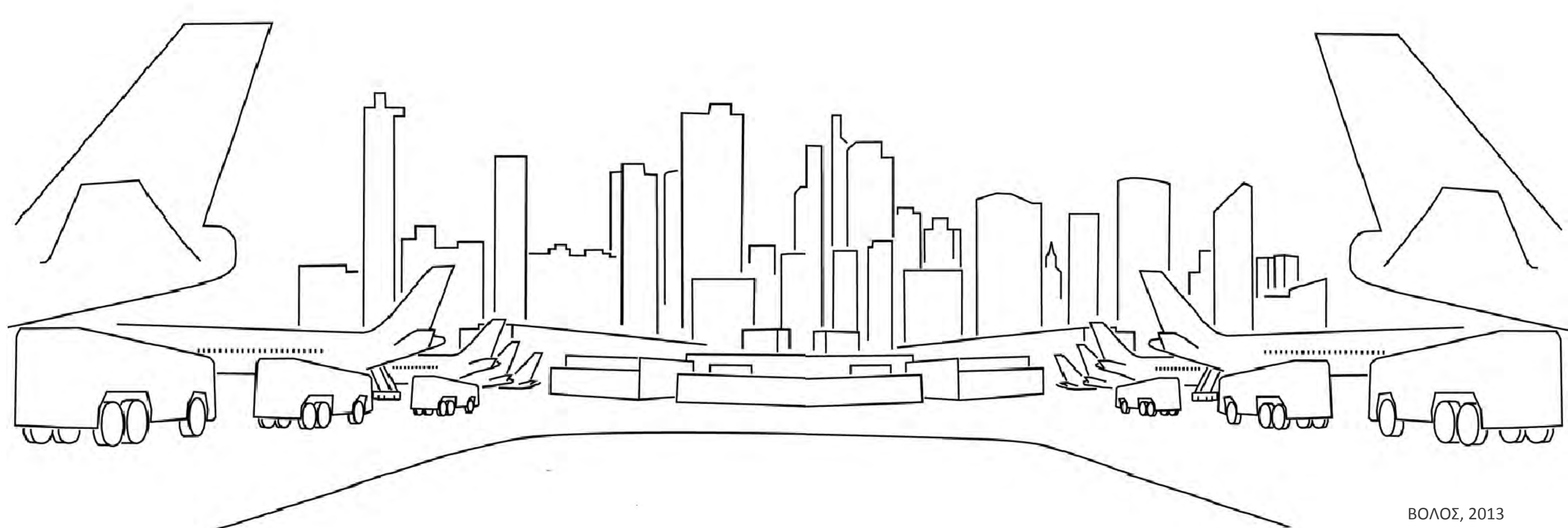
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ &
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΟΙ ΠΟΛΕΙΣ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ
«ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

NEW URBAN FORMS – AIRPORT CITIES:
THE CASE STUDY OF ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT “ELEFTHERIOS VENIZELOS”

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΑΝΑΔΙΩΤΗ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑΣΙΑ



ΒΟΛΟΣ, 2013

‘A city made for speed is made for success’

Le Corbusier

Στην οικογένεια μου

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της παρούσας μελέτης νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω ορισμένους ανθρώπους των οποίων η στήριξη και η βοήθεια ήταν καταλυτική, κατά τη διάρκεια υλοποίησης της αλλά και κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου Ασπασία Γοσποδίνη για την άψογη συνεργασία, η οποία μου έδωσε το ερέθισμα να ασχοληθώ με το συγκεκριμένο θέμα και με βοήθησε ουσιαστικά με τις συμβουλές και τις επισημάνσεις της.

Ευχαριστώ επίσης τους υπόλοιπους καθηγητές του τμήματος, και ιδιαίτερα τους διορθωτές καθηγητές για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν όλα αυτά τα πέντε χρόνια φοίτησης στο τμήμα.

Ευχαριστώ τις φίλες και συμφοιτήτριές μου Σοφία, Μαρία, Σοφία, Δέσποινα, Χρύσα, Αγάπη και Μαριάννα για τη στήριξη και τη φιλία τους καθ' όλη τη διάρκεια των φοιτητικών μας χρόνων, αλλά και τη Γιώτα και το Σωτήρη για την μεγάλη υπομονή που έδειξαν σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης της μελέτης αλλά και για την στήριξη που μου προσέφεραν όποια στιγμή και αν τη χρειάστηκα.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τους γονείς μου Κώστα και Ποθητή, που μου έδωσαν τη δυνατότητα να διευρύνω τους ορίζοντες μου και που με στηρίζουν σε κάθε στιγμή της ζωής μου.

Σύντομη περίληψη

Καθώς τις τελευταίες δεκαετίες η αεροπορική μεταφορά για ταξίδια αναψυχής, επαγγελματικά ταξίδια και μετακίνηση αγαθών, έχει αυξηθεί ραγδαία, τα αεροδρόμια αρχίζουν να διευρύνονται. Σε μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές, πολυσύχναστα αεροδρόμια, αρχίζουν να αποκτούν ρόλο κεντρικών μεταφορικών κόμβων, προσεγγίζοντας άτομα που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους, ώστε να διευκολύνουν αυτούς που ταξιδεύουν συχνά αλλά και να παρέχουν έναν ελκυστικό χώρο για δραστηριοποίηση επιχειρήσεων. Τα αεροδρόμια πλέον αρχίζουν να αποκτούν αστικά χαρακτηριστικά και να αποτελούν γεννήτριες νέων αστικών προτύπων. Η εξέλιξη αυτού του φαινομένου οδηγεί στη δημιουργία μοντέλων όπως η πόλη-αεροδρόμιο, η αεροτρόπολη και το airport corridor. Η παρούσα μελέτη επιχειρεί να διερευνήσει τον τρόπο ανάπτυξη αυτών των μοντέλων και να εστιάσει στην περίπτωση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», ο οποίος θα μπορούσε να αποτελέσει μια πόλη-αεροδρόμιο με διεθνή εμβέλεια.

Λέξεις κλειδιά: αεροδρόμιο, μεταφορικός κόμβος, πόλη – αεροδρόμιο, αεροτρόπολη, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

New urban forms – Airport Cities: The case study of Athens International Airport “Eleftherios Venizelos”

Abstract

As the air transport for leisure or business travel and haulage has been increased rapidly over the last decades, airports have begun to expand themselves. In large metropolitan areas, busy airports acquire a role as a means of central transport interchanges, attracting business travelers, facilitating frequent travelers and providing an attractive place for firm blossom. Airports tend to get urban characteristics and become generators of more modern urban patterns. The evolution of this phenomenon leads to the creation of models such as; airport city, aerotropolis and airport corridor. This study attempts to investigate how these models are being developed and to focus on the Athens International Airport “Eleftherios Venizelos” case which could become an airport city with an international appeal.

Key words: airport, transport interchange, airport city, aerotropolis, Athens International Airport

Πίνακας περιεχομένων

Κατάλογος εικόνων και πινάκων	4
Εισαγωγή.....	7
Μέρος Α'	
Κεφάλαιο 1: «Η σημασία των αεροπορικών μετακινήσεων».....	11
1.1 Γενικά για τις αερομεταφορές.....	11
1.2 Οι αερομεταφορές και το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης	14
1.3 Η συμβολή των αερομεταφορών σε σημαντικούς τομείς ανάπτυξης.....	17
Εμπορευματικές αερομεταφορές – Air Freight / Air Cargo	18
Αερομεταφορές και τουρισμός	21
Κεφάλαιο 2: «Σύγχρονες τάσεις στην ανάπτυξη των αεροδρομίων»	24
2.1 Το αεροδρόμιο και οι λειτουργίες του	24
2.2 Παράγοντες επιρροής στην σύγχρονη εξέλιξη των αεροδρομίων	27
2.3 Η εμπορική δραστηριότητα και η έμφαση στο real estate	30
Κεφάλαιο 3: «Νέα αστικά τοπία στον περιαστικό χώρο»	33
3.1 Αστική διάχυση και διάσπαρτη δόμηση στον περιαστικό χώρο των μητροπόλεων.....	33
Μητροπόλεις.....	33
Περιαστικός χώρος	34
Αστική διάχυση	36
3.2 Νέες μορφές αστικότητας	39
Εξωαστικές νέες κεντρικότητες	39
Πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής	40
Θεματικά Πάρκα	42
Κεφάλαιο 4: «Τα αεροδρόμια ως νέα αστικά πρότυπα».....	46



4.1 Από το αεροδρόμιο πόλης στην πόλη – αεροδρόμιο	46
4.2 Πόλεις – Αεροδρόμια / Airport Cities	48
4.3 Το φαινόμενο της αεροτρόπολης.....	53
4.4 Airport Hubs/Corridors	55
Κεφάλαιο 5: «Τα νέα μοντέλα αεροδρομίων στον ευρωπαϊκό χώρο»	59
5.1 Amsterdam Schiphol Airport City	59
5.2 Frankfurt Airport City.....	62
5.3 Manchester Airport City	65
Μέρος Β'	
Κεφάλαιο 6: «Γενικά χαρακτηριστικά της περιοχής των Μεσογείων».....	69
6.1 Γενικά στοιχεία για την περιοχή	69
6.2 Τα μεγάλα έργα ανάπτυξης	71
Μεταφορικές υποδομές	71
Εμπορικές και άλλες δραστηριότητες	74
6.3 Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών	76
Κεφάλαιο 7: «Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος»	79
7.1 Το ιστορικό ανάπτυξης του αεροδρομίου	79
7.2 Χαρακτηριστικά και δυνατότητες.....	81
7.3 Οι υπηρεσίες και η επιχειρηματική δραστηριότητα στο «Ελευθέριος Βενιζέλος»	84
7.4 Το σχέδιο ανάπτυξης της «αεροδρομιακής πόλης»	86
Κεφάλαιο 8: «Πρόταση ανάπτυξης της πόλης – αεροδρόμιο «Αθήνα»	90
8.1 Από το αεροδρόμιο της Αθήνας στην πόλη - αεροδρόμιο «Αθήνα».....	90
8.2 Πρόταση οργάνωσης του μοντέλου πόλη – αεροδρόμιο «Αθήνα»	92
8.3 Κατευθύνσεις για την ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου	97



Κεφάλαιο 9: «Συμπεράσματα»	100
Βιβλιογραφία	103
Παράρτημα	115



Κατάλογος εικόνων και πινάκων

Μέρος Α΄

[1] Παγκόσμια αεροπορική κίνηση	12
[2] Time-space compression - Shrinking Map of the World	13
[3] Αεροδρόμια που επλήγησαν από το σύννεφο στάχτης του ηφαίστειου της Ισλανδίας το 2010	14
[4] Οι διαστάσεις της παγκοσμιοποίησης	15
[5] Η αεροπορική βιομηχανία σε αριθμούς	17
[6] Cargo αεροπλάνο	19
[7] Frankfurt Am Main International Airport	26
[8] Frankfurt Am Main International Airport	26
[9] London Luton Airport Masterplan	27
[10] Η μητροπολιτική περιοχή του Μιλάνου	27
[11] Αθήνα: Η άναρχη και ενεργοβόρα ανάπτυξη κατακερματίζει τον περιαστικό χώρο	35
[12] Παρόδια αστική ανάπτυξη	37
[13] Άναρχη δόμηση κατά μήκος παράκτιας περιοχής	37
[14] Η αστική διάχυση όπως την εμπνεύστηκε ο Krzysztof Debicki	38
[15] Bluewater - Πολυκέντρο εμπορίου και αναψυχής στον περιαστικό χώρο του Λονδίνου	40
[16] The Mall Athens	42
[17] Mediterranean Cosmos	42
[18] Disneyland Paris	44
[19] Το υπό δημιουργία επιχειρηματικό πάρκο στο Düsseldorf International Airport	47



[20] SkyCity – Ο πυρήνας της πόλης-αεροδρομίου του Διεθνή Αερολιμένα του Χονγκ - Κονγκ.....	49
[21] SkyCity – Ο πυρήνας της πόλης-αεροδρομίου του Διεθνή Αερολιμένα του Χονγκ - Κονγκ.....	49
[22] ‘The circle’ μελέτη δημιουργίας συγκροτήματος εγκατάστασης καινοτόμων υπηρεσιών στο αεροδρόμιο της Ζυρίχης	50
[23] ‘The circle’ Η περιοχή εγκατάστασης	50
[24] Logo της airport city της Στοκχόλμης	52
[25] Logo της airport city της Βαρσοβίας	52
[26] Η σχηματική απεικόνιση της αεροτρόπολης σύμφωνα με τον Kasarda	54
[27] Η ανάπτυξη του μοντέλου «airport corridor»	56
[28] Επιχειρηματική περιοχή Zuidas.....	60
[29] Επιχειρηματική περιοχή Zuidas.....	60
[30] Τερματικός σταθμός του αεροδρομίου και Schiphol Plaza	60
[31] Η πόλη – αεροδρόμιο του Άμστερνταμ	61
[32] Μοντέλο της πόλης – αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης	63
[33] Square.....	64
[34] Square.....	64
[35] Gateway Gardens	64
[36] Μελέτη της Manchester Airport City	65
[37] Masterplan της Manchester Airport City	66
Μέρος Β’	
[38] Τα Μεσόγεια σε σχέση με την Αττική	69
[39] Αττική οδός – Κόμβος αεροδρομίου	73
[40] McArthur Glen Designer Outlet Athens	75
[41] Smart Park	75



[42] Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»	79
[43] Χάρτης Αεροδρομίου	82
[44] Άποψη κεντρικού τερματικού και δορυφορικού σταθμού	83
[45] Χώροι πρόσβασης και στάθμευσης στο αεροδρόμιο.....	83
[46] Metropolitan Expo.....	86
[47] Sofitel Athens Airport	86
[48] Το logo του αεροδρομίου για το εμπορικό πάρκο	87
[49] Σχέδιο οργάνωσης αεροδρομιακής πόλης	88
[50]: Πρόταση - Εμπορικό πάρκο	93
[51]: Πρόταση - Εμπορευματικό πάρκο	93
[52]: Εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο Metropolitan Expo	94
[53]: Πρόταση - Πάρκο Logistics και κέντρο τεχνολογίας έρευνας και καινοτομίας..	95
[54]: Πρόταση – Πάρκο πολιτισμού και πολλαπλών δραστηριοτήτων	96
[55]: Πρόταση οργάνωσης της πόλης – αεροδρόμιο	97



Εισαγωγή

Οι αεροπορικές μεταφορές τα τελευταία χρόνια διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο, αν όχι τον σημαντικότερο, στον κλάδο των μεταφορών. Αποτελούν ίσως από τους πιο δυναμικούς οικονομικούς κλάδους προσφέροντας σημαντικά οφέλη στην πρόοδο και οικονομική ανάπτυξη των κρατών. Η παγκοσμιοποίηση διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών δίνοντας ώθηση και σε άλλους τομείς όπως ο τουρισμός και το εμπόριο.

Η εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών, συνέβαλε καθοριστικά και στην εξέλιξη των αεροδρομίων. Οι τερματικοί σταθμοί δεν αποτελούν πλέον μόνο χώρους όπου αναπτύσσεται η αεροπορική δραστηριότητα αλλά και χώρο ανάπτυξης πολλαπλών δραστηριοτήτων. Τα αεροδρόμια σήμερα αποκτούν χαρακτηριστικά πόλης και διαμορφώνουν νέα αστικά πρότυπα. Εμπορικά καταστήματα, επιχειρήσεις, κέντρα ψυχαγωγίας και αναψυχής, εμπορευματικά πάρκα αναπτύσσονται στο χώρο του αεροδρομίου αποτελώντας νέα πηγή εσόδων για αυτά.

Η παρούσα διπλωματική εργασία επιχειρεί να αναλύσει τα νέα μοντέλα που προκύπτουν από την ύπαρξη αστικών χρήσεων στα αεροδρόμια. Νέα μοντέλα εμφανίζονται όπως η πόλη – αεροδρόμιο τα οποία διαμορφώνουν νέα φαινόμενα με χωρική, οικονομική και κοινωνική διάσταση. Ως μελέτη περίπτωσης επιλέγεται ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» ο οποίος τα τελευταία χρόνια αρχίζει να αποκτά χαρακτηριστικά πόλης – αεροδρομίου και ο οποίος θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό μοχλό ανάπτυξης τόσο τοπικά όσο και εθνικά.

Ως προς τη δομή ανάπτυξης της παρούσας μελέτης, αυτή χωρίζεται σε δύο μέρη και αποτελείται από εννέα κεφάλαια. Το μέρος Α, το οποίο αποτελείται από πέντε κεφάλαια, περιλαμβάνει το θεωρητικό υπόβαθρο της εργασίας, αναλύοντας αρχικά στο πρώτο κεφάλαιο τη σημασία των αεροπορικών μετακινήσεων. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις σύγχρονες τάσεις στην εξέλιξη των αεροδρομίων ενώ στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση της εμφάνισης των νέων αστικών τοπίων στον περιαστικό χώρο. Στο τέταρτο κεφάλαιο πραγματοποιείται εκτενής αναφορά στα νέα μοντέλα αστικής ανάπτυξης των αεροδρομίων και στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται παραδείγματα τέτοιων μοντέλων από αεροδρόμια της Ευρώπης.

Στο μέρος Β αναλύεται η περίπτωση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα γενικά στοιχεία της περιοχής των Μεσογείων, η οποία αποτελεί την ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου, καθώς και οι κατευθύνσεις που παρουσιάζονται στο σχέδιο νόμου του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2012. Στο έβδομο κεφάλαιο γίνεται αναλυτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων του αεροδρομίου ενώ στο όγδοο κεφάλαιο παρουσιάζεται η πρόταση οργάνωσης του αεροδρομίου σε πόλη – αεροδρόμιο «Αθήνα». Τέλος στο ένατο κεφάλαιο παραθέτονται τα συμπεράσματα της παρούσας μελέτης.



ΜΕΡΟΣ Α΄

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ





ΜΕΡΟΣ Α΄

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΣΗΜΑΣΙΑ
ΤΩΝ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

10



Κεφάλαιο 1: «Η σημασία των αεροπορικών μετακινήσεων»

1.1 Γενικά για τις αερομεταφορές

Οι μεταφορές προέκυψαν από την ανάγκη του ανθρώπου για επικοινωνία. Η ανάπτυξη των διαφόρων μεταφορικών μέσων έδωσε την δυνατότητα στον άνθρωπο να ανταλλάξει άυλα και υλικά αγαθά και να εξελιχθεί κοινωνικά. Η ανταλλαγή ιδεών, πολιτιστικών στοιχείων, κουλτούρας και νοοτροπίας καθώς και υπηρεσιών έδωσε την ώθηση για την ανάπτυξη διαφόρων τομέων της καθημερινότητας όπως η εργασία, η κατοικία και η αναψυχή (Κάσσης και Μάντσος, 2012).

Με την κοινωνική εξέλιξη του ανθρώπου τα μεταφορικά δίκτυα αναπτύχθηκαν δημιουργώντας έτσι μια αλληλεπίδραση με το χώρο. Οι μεγάλες πόλεις ιστορικά αναπτύχθηκαν στα σημεία τομής σημαντικών μεταφορικών δικτύων και ιδιαίτερα στα σημεία εναλλαγής μεταφορικών μέσων (Σκάγιαννης, 1994).

Στις σύγχρονες κοινωνίες οι μεταφορές διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της οικονομίας κάθε έθνους. Είναι πολύ σημαντικό να δημιουργηθεί ένα κατάλληλο μεταφορικό σύστημα το οποίο θα παρέχει ασφάλεια, άμεση εξυπηρέτηση και προστασία του περιβάλλοντος. Η επίτευξη αυτού του στόχου δεν είναι καθόλου εύκολη διαδικασία και χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα, για το λόγο ότι απαιτεί το συνδυασμό τεσσάρων μέσων μεταφοράς, των οδικών, των σιδηροδρομικών, των θαλάσσιων και των αεροπορικών. Καθένα από τα είδη μεταφορών εξυπηρετείται από συγκεκριμένα μέσα, τερματικούς σταθμούς και δίκτυα και όλα μαζί συνδυασμένα στοχεύουν στη μεταφορά προσώπων και αγαθών τόσο αστικά όσο και υπεραστικά (Σταθόπουλος κ.ά., 2004).

Ιδιαίτερα οι αερομεταφορές αποτελούν βασική συνιστώσα του συστήματος μεταφορών. Η ανάπτυξη τους έδωσε ώθηση στις μεταφορές, λόγω του συγκριτικού πλεονεκτήματος, της μείωσης των χρονοαποστάσεων. Οι άνθρωποι σήμερα έχουν τη δυνατότητα να διανύσουν χιλιάδες χιλιόμετρα μέσα σε λίγες ώρες, παράγοντας που καθιστά τις αερομεταφορές πιο προσιτό μέσο για τις μετακινήσεις. Η εξοικονόμηση χρόνου αποτελεί σημαντικό παράγοντα και για τη βιομηχανία και τις



επιχειρήσεις οι οποίες μπορούν να στέλνουν τα εμπορεύματα τους σε οποιοδήποτε σημείο του πλανήτη (Κάσσης και Μάντσος, 2012).

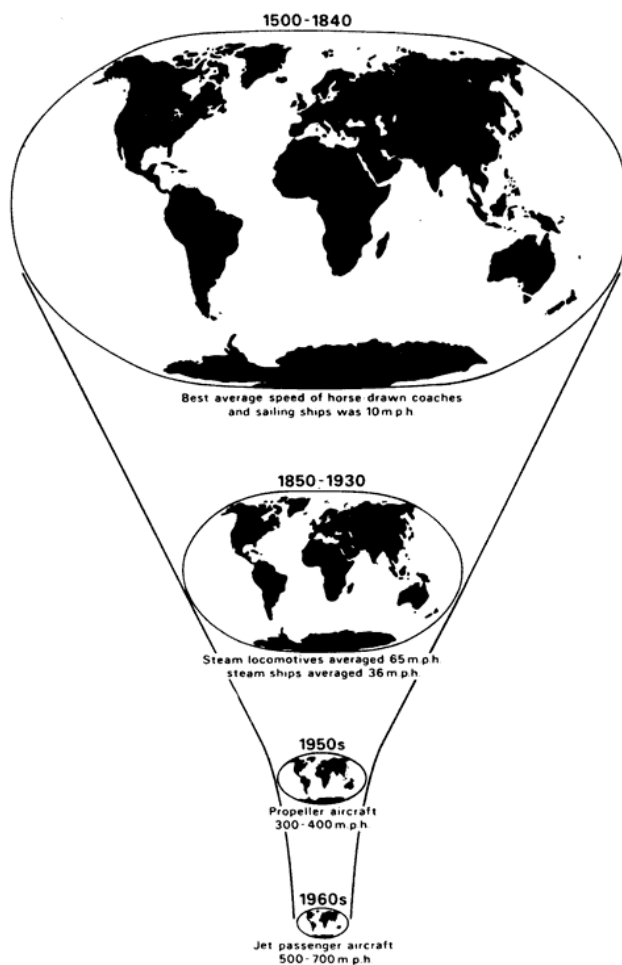


[1] Παγκόσμια αεροπορική κίνηση

Πηγή : Wikipedia

Οι αερομεταφορές συμβάλουν στην ελαχιστοποίηση των αποστάσεων, παράγοντας που στις σύγχρονες κοινωνίες είναι καθοριστικός για την εξασφάλιση του κέρδους. Ο Marx το αναφέρει ως «*η εκμηδένιση του χώρου (απόστασης) δια του χρόνου*» (Σκάγιαννης, 1994).

Οι μετακινήσεις με αεροπλάνο ήδη από τον 20^ο αιώνα έχουν καθιερωθεί ιδιαίτερα στα διηπειρωτικά ταξίδια, με τον αριθμό των μετακινούμενων να είναι ολοένα αυξανόμενος. Σε αυτό συνέβαλε και η εξέλιξη της τεχνολογίας, η οποία καθιστά το αεροπλάνο σήμερα, ένα ασφαλές μέσο για ταξίδι, ιδιαίτερα στις μεγάλες αποστάσεις. Όπως αναφέρει και η Gosproini (2008), οι νέες τεχνολογίες σε συνδυασμό με την ανάπτυξη νέων υποδομών για ταχύτερες μεταφορές, αύξησαν την κινητικότητα των ατόμων, σε όλες τις εδαφικές κλίμακες, μητροπολιτικά, περιφερειακά και ηπειρωτικά, αλλά και έδωσαν ώθηση στην ανάπτυξη του φαινομένου της «*συμπίεσης του χρονοχώρου – time-space compression*».



[2] Time-space compression - Shrinking Map of the World

Πηγή : David Harvey, 1990

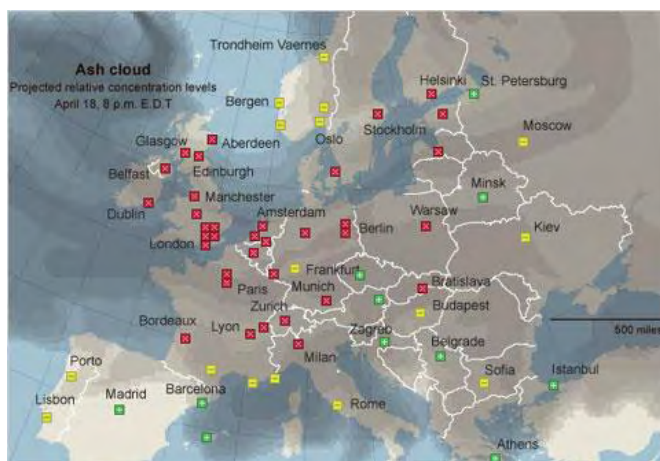
Αποτελεί το πιο διαδεδομένο μέσο, και σε αυτό σημαντικό ρόλο έπαιξε η συγκράτηση του κόστους μεταφοράς, η οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στη βελτίωση της αποδοτικότητας των αερογραμμών καθώς και στον αυξανόμενο ανταγωνισμό, επομένως καθιστά το αεροπλάνο πιο προσιτό στο επιβατικό κοινό παγκοσμίως (Παπούλιας κ.ά., 2010).

Η ταχεία ανάπτυξη των αερομεταφορών, που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια, εκτός από τη μείωση του κόστους οφείλεται και στο αυξανόμενο ΑΕΠ. Η αύξηση του εισοδήματος μαζί με την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου δίνουν τη δυνατότητα για ταξίδια τόσο για επαγγελματικούς λόγους όσο και για λόγους ελεύθερου χρόνου. Επιπλέον η απελευθέρωση των αερομεταφορών τόσο στο τέλος της δεκαετίας του '70 έως και το τέλος της δεκαετίας του '90 σε ΗΠΑ και Ευρωπαϊκή Ένωση κυρίως, συνέβαλαν σημαντικά στην εξέλιξη των αερομεταφορών (Αβραμόπουλος, 2011).

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω, αυξήθηκε και η χρήση του αεροπλάνου και στα ταξίδια μικρότερων αποστάσεων. Το αεροπλάνο σήμερα καταφέρνει να ανταγωνίζεται τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα και να αποκτά μερίδιο στην αγορά (Παπούλιας κ.ά., 2010).

Συμπερασματικά οι αερομεταφορές συμβάλλουν στη μείωση των χρονοαποστάσεων, στην παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα, στο διεθνές εμπόριο και στον τουρισμό. Επιπλέον συντελούν και στην κοινωνική ανάπτυξη με τη δημιουργία θέσεων εργασίας αλλά και με την μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων ιδιαίτερα σε χώρες με έντονο ανάγλυφο, όπου η μετακίνηση με αεροπλάνο είναι πιο ασφαλής και ξεκούραστη σε σχέση με τα άλλα μέσα (Χρυσάνθου, 2010).

Είναι χαρακτηριστικό το σχόλιο της δημοσιογράφου Βασιλοπούλου (2010) «Λίγες μέρες χωρίς αεροπλάνο κάνουν τον κόσμο ξαφνικά να φαίνεται πολύ πιο μεγάλος και απρόσιτος, όπως στις αρχές του περασμένου αιώνα» την περίοδο που η έκρηξη του ηφαιστείου Εϊγιαφιατλαγκιούτλ – Eyjafjallajökull της Ισλανδίας οδήγησε σε διακοπή των αεροπορικών συγκοινωνιών της Ευρώπης, με σταδιακό κλείσιμο των αεροδρομίων προκειμένου να αποφευχθεί κάποιο αεροπορικό δυστύχημα.



**[3] Αεροδρόμια που
επλήγησαν από το σύννεφο
στάχτης του ηφαιστείου της
Ισλανδίας το 2010**

Πηγή : The New York Times

1.2 Οι αερομεταφορές και το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης

Ο όρος *παγκοσμιοποίηση-globalization* αποτελεί μία έννοια η οποία δύσκολα ερμηνεύεται και τοποθετείται χρονικά. Θα μπορούσε να περιγραφεί αφηρημένα ως η διαδικασία στην οποία οι άνθρωποι από όλα τα έθνη μπορούν να ενοποιηθούν σε

μία ενιαία κοινωνία και να λειτουργήσουν συλλογικά. Αποτελεί κατά μία έννοια τη μετατροπή πραγμάτων και φαινομένων ούτως ώστε να αποκτήσουν παγκόσμια διάσταση. Αυτή η διαδικασία περιλαμβάνει το συνδυασμό των οικονομικών, τεχνολογικών, κοινωνικοπολιτιστικών αλλά και πολιτικών δυνάμεων. Πολλές φορές με τον όρο παγκοσμιοποίηση, γίνεται αναφορά στην οικονομική παγκοσμιοποίηση όπου οι εθνικές οικονομίες ενσωματώνονται σε διεθνείς οικονομίες μέσω του εμπορίου, των ξένων επενδύσεων, των ροών κεφαλαίου, της μετανάστευσης αλλά και της εξάπλωσης της τεχνολογίας (Button, 2008).



[4] Οι διαστάσεις της παγκοσμιοποίησης

Πηγή : www.worldpress.com

Στις σημερινές συνθήκες στις οποίες αναπτύσσεται η ελεύθερη αγορά, οι επιχειρήσεις επιδιώκουν να προσεγγίζουν πελάτες ακόμα και στην άλλη άκρη του πλανήτη. Ιδιαίτερα η εξέλιξη της τεχνολογίας και του διαδικτύου έφερε την ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου, το οποίο καταργεί έστω και πλασματικά την έννοια της απόστασης. Για το λόγο αυτό οι επιχειρήσεις έχουν την ανάγκη να καλύψουν τις ανάγκες τους από ένα μέσο που θα εκτελεί ταχύτατα διηπειρωτικά ταξίδια και θα συμβάλει στην υλοποίηση του οράματος του πλανητικού χωριού (Aharoni, 2002).

Στη σημερινή εποχή οι αερομεταφορές διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην ολοκλήρωση της παγκοσμιοποιημένης πραγματικότητας. Τα αεροδρόμια αποκτούν ηγετικό χαρακτήρα ως συγκοινωνιακοί κόμβοι και αποτελούν τα σημεία κλειδιά τόσο στη μετακίνηση επιβατών όσο και στην παραγωγή και διάθεση αγαθών και υπηρεσιών από επιχειρήσεις με υπερτοπική εμβέλεια, προσφέροντας ταχύτητα, ευελιξία και προσβασιμότητα. Αποτελούν πλέον κέντρα οικονομικής ανάπτυξης, για το λόγο ότι προσελκύουν γύρω τους χρήσεις οι οποίες δημιουργούν ένα πολυλειτουργικό σύστημα, συμβάλλοντας έτσι στην ενίσχυση του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης (Παπούλιας κ.ά., 2010).

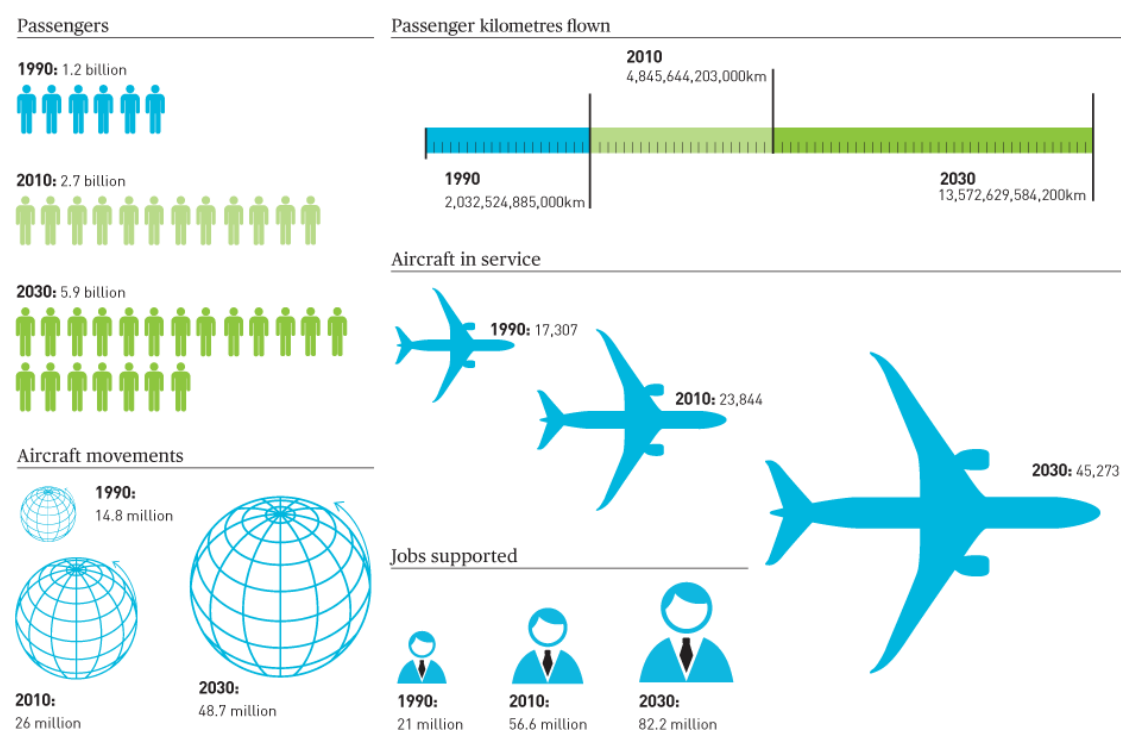
Από την άλλη πλευρά το ίδιο το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης έφερε μια σειρά από αλλαγές στην εξέλιξη των αερομεταφορών. Οι αλλαγές αυτές δεν προέρχονται μόνο από την πλευρά της ζήτησης, όπου η κλίμακα, η φύση και η γεωγραφία της ζήτησης στις διεθνείς αγορές έχει οδηγήσει σε σημαντικές μεταβολές, αλλά και από την πλευρά της προσφοράς. Οι άμεσες και έμμεσες πολιτικές των κυβερνήσεων όπως για παράδειγμα αυτές για την ασφάλεια και το περιβάλλον, αλλά και ο ιδιωτικός τομέας έχουν επηρεάσει το θεσμικό και τεχνολογικό περιβάλλον των αεροπορικών υπηρεσιών (Button, 2008).

Σημαντικές αλλαγές παρουσιάστηκαν στο θεσμικό πλαίσιο του συστήματος αερομεταφορών επηρεάζοντας θετικά τον τομέα των ναύλων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τα κόστη των εταιρειών αερομεταφοράς να μειωθούν και δοθούν κίνητρα για νέες επενδύσεις. Επιπλέον δημιουργήθηκαν διασυνδέσεις μεταξύ των εγχώριων και διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών εξαιτίας της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου, η οποία συνοδεύει το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης. Η ανάπτυξη αυτή έδωσε ώθηση στις αεροπορικές υπηρεσίες για το λόγο ότι δημιουργήθηκαν νέες ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων τόσο εγχώρια όσο και διεθνή. Τέλος σημαντικές αλλαγές παρατηρήθηκαν στα αεροπορικά κέρδη τα οποία προφανώς επηρεάστηκαν από τις οικονομικές συνθήκες τις κάθε περιόδου (Button, 2008).

Ως μέρος της βιομηχανίας των αερομεταφορών, οι αεροπορικές εταιρείες επηρεάστηκαν από τις διάφορες μακροοικονομικές εξελίξεις. Εξαιτίας της παγκοσμιοποίησης, αλλά και της απελευθέρωσης των αερομεταφορών και της

εμφάνισης των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, η διάρθρωση της αεροπορικής αγοράς, υπέστη σημαντικές μεταβολές εξαιτίας της αύξησης του ανταγωνισμού. Αν αυτές οι μεταβολές αφορούσαν κυρίως τις αεροπορικές εταιρείες, επηρέασαν και τα αεροδρόμια έχοντας σαφή επίπτωση στα στρατηγικά σχέδια αυτών. (Van Deelen, 2010)

Τις προηγούμενες δεκαετίες η ανάπτυξη των αερομεταφορών πραγματοποιούνταν σε ένα περιβάλλον αυστηρά ρυθμιστικό και δεν έδινε τη δυνατότητα για ιδιαίτερη εξέλιξη. Την δεκαετία του 1990 όμως οι συνθήκες ευνοήθηκαν και το περιβάλλον ανάπτυξης των αερομεταφορών έγινε πιο απελευθερωμένο, δίνοντας τη δυνατότητα τα κράτη, στις αεροπορικές εταιρείες να λειτουργήσουν με τα δικά τους κριτήρια όσον αφορά τις περιοχές εξυπηρέτησης, το κόστος και την ποσότητα παρεχόμενης υπηρεσίας (Τενεκούδης, 2001).



[5] Η αεροπορική βιομηχανία σε αριθμούς

Πηγή : www.aviationbenefitsbeyondborders.org

1.3 Η συμβολή των αερομεταφορών σε σημαντικούς τομείς ανάπτυξης

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω οι αερομεταφορές συμβάλλουν σημαντικά στην εξέλιξη της ανθρώπινης κοινωνίας, αποτελώντας παράγοντα οικονομικής

ανάπτυξης, ευημερίας και βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου. Τα αεροπλάνα επιλέγονται ως μέσα μετακίνησης τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων. Η εξυπηρέτηση και η ταχύτητα που παρέχουν τα καθιστούν τα τελευταία χρόνια κυρίαρχα στον τομέα των μεταφορών. Η μαζική χρήση του αεροπλάνου σήμερα έχει διευκολύνει κατά πολύ σημαντικούς τομείς ανάπτυξης τόσο οικονομικούς όσο και κοινωνικούς.

Εμπορευματικές αερομεταφορές – Air Freight / Air Cargo

Ένας από τους τομείς που επωφελήθηκαν περισσότερο από τη χρήση του αεροπλάνου είναι το εμπόριο. Στην σημερινή παγκοσμιοποιημένη πραγματικότητα ολοένα και περισσότερες επιχειρήσεις, έχουν έδρα σε μία χώρα και εργοστάσια παραγωγής σε κάποια άλλη, πολλά χιλιόμετρα μακριά. Οι αερομεταφορές παρέχουν στις επιχειρήσεις το πλεονέκτημα της μεταφοράς εμπορευμάτων ταχύτερα από ότι με τα άλλα μέσα και επομένως διευκολύνονται στις διαδικασίες εφοδιασμού και αποστολής εμπορευμάτων (Γκλαβέτα, 2008).

Με τον όρο αεροπορικό εμπορευματικό φορτίο, το οποίο στη διεθνή βιβλιογραφία αναφέρεται ως air freight ή air cargo, αναφέρονται όλα εκείνα τα υλικά αγαθά, τα οποία μεταφέρονται μέσω αεροσκαφών, είτε επιβατικών είτε ειδικών φορτηγών αεροσκαφών. Οι δύο βασικές κατηγορίες φορτίων που μεταφέρονται είναι εμπορεύματα πάσης φύσεως αλλά και ταχυδρομείο. Ο διαχωρισμός αυτών των ειδών γίνεται κυρίως για δύο λόγους. Ο πρώτος αφορά κυρίως εμπορικά ζητήματα ενώ ο δεύτερος αφορά τη διαχείριση αυτών των φορτίων, τα οποία αν είναι φορτία ταχυδρομείου μπορούν να μεταφερθούν και με επιβατικά αεροσκάφη ενώ αν είναι μεγάλου όγκου μεταφέρονται με άλλου τύπου ειδικά αεροσκάφη τα οποία απαιτούν και ειδικές εγκαταστάσεις στους τερματικούς σταθμούς (Παπάζογλου, 2008).

Το εύρος του φορτίου που μεταφέρεται αεροπορικώς είναι μεγάλο. Περιλαμβάνει είδη πρώτης ανάγκης όπως τρόφιμα, ευπαθή προϊόντα, εύθραυστα φορτία, είδη τεχνολογίας όπως λογισμικά, ηλεκτρικούς και μηχανολογικούς εξοπλισμούς, δέματα και άλλα (Δημητριάδη και Σακαρικού, 2011).



**[6] Cargo αεροπλάνο**

Πηγή : Air Business International

Ένα φορτίο επιδιώκεται να μεταφερθεί αεροπορικά για πολλούς λόγους. Από τους βασικούς είναι τα χαρακτηριστικά του φορτίου. Τέτοια φορτία είναι αυτά που αλλοιώνονται γρήγορα, υπόκεινται σε ταχεία αχρηστία, είναι πολύτιμα σε σχέση με το βάρος τους και είναι δαπανηρή η αποθήκευσή τους. Επιπλέον σημαντικό ρόλο παίζει και η ζήτηση του φορτίου.

Τα χαρακτηριστικά της ζήτησης που παίζουν ρόλο στην αερομεταφορά του φορτίου είναι η χαμηλή συχνότητα και η εποχικότητα του. Αλλά και όταν η ζήτηση είναι απρόβλεπτη ή ξεπερνά την τοπική αγορά η άμεση μεταφορά του θεωρείται απαραίτητη. Πολλές φορές άλλα μέσα μεταφοράς, κρύβουν κινδύνους στη διανομή των φορτίων. Τέτοιοι κίνδυνοι μπορεί να είναι οι κλοπή ή αλλοίωση της ποιότητας τους, οι υψηλές ασφαλιστικές δαπάνες για μεγάλη διάρκεια μεταφοράς αλλά και τα μεγάλα κόστη για πακετάρισμα. Οι κίνδυνοι αυτοί μειώνονται σημαντικά όταν η μεταφορά του φορτίου γίνεται αεροπορικώς διότι στον τομέα της ασφάλειας τα συστήματα που χρησιμοποιούνται ακολουθούν αυστηρούς όρους. Σημαντικό θεωρείται και το γεγονός ότι τα φορτία προστατεύονται από τις διάφορες κλιματολογικές συνθήκες (Σταθόπουλος και Δημητρίου, 2001).

Οι υπηρεσίες που απαιτούνται για την ανάπτυξη των εμπορευματικών αερομεταφορών απαιτούν πιο λιτές υποδομές σε σχέση με αυτές για την εξυπηρέτηση επιβατών (Κράτσας, 2006). Τα επίπεδα υπηρεσιών σύμφωνα με τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν αυτές τις πτήσεις είναι τα ακόλουθα:

- ☛ Schedule cargo: Πρόκειται για προγραμματισμένες πτήσεις που εκτελούνται σε προκαθορισμένες ημέρες και ώρες.
- ☛ Charter cargo: Ναυλωμένες πτήσεις που εξυπηρετούν περιοδικά τις ανάγκες μιας περιοχής.
- ☛ Regional cargo: Περιφερειακές πτήσεις που μεταφέρουν φορτία από το διαμετακομιστικό κέντρο (hub) μιας μεγάλης αγοράς σε μικρότερα σημεία.
- ☛ Commuter cargo: Διακίνηση φορτίων με διαρκείς συμβάσεις, είθισται να αναφερόμαστε στις ταχυμεταφορές.

Σύμφωνα με τον Kasarda (2004) οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές δίνουν τη δυνατότητα στα έθνη, ανεξάρτητα από την τοποθεσία τους, να συνδέονται αποτελεσματικά με απομακρυσμένες αγορές και παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες, ταχύτατα και αξιόπιστα. Επιπλέον στην εποχή της ανάπτυξης των logistics, οι χώρες με μεγάλες δυνατότητες στις εμπορικές αερομεταφορές έχουν ένα ανταγωνιστικό εμπόριο και ένα δυνατό πλεονέκτημα στην παραγωγή. Αυτά τα στοιχεία αποτελούν δυνατά σημεία κάθε χώρας για την οικονομική της ανάπτυξη.

Γενικότερα οι εμπορευματικές αερομεταφορές αποτελούν ένα πολύ δυναμικό οικονομικό κλάδο. Βέβαια και εκείνες επηρεάζονται τόσο άμεσα όσο και έμμεσα από περιόδους οικονομικής ανάπτυξης ή από τον κορεσμό και τη μείωση της αγοράς (Zondag, 2006).

Ο Kasarda (2004) τονίζει πως ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες, που επηρεάζουν την βιομηχανία των εμπορευματικών αερομεταφορών παγκοσμίως είναι το ΑΕΠ. Το ΑΕΠ, ως μέτρο έντασης του παγκόσμιου εμπορίου, έχει παρατηρηθεί ότι σχετίζεται με την ανάπτυξη των αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών. Επιπλέον καταλήγει ότι οι ανοδικές και καθοδικές τάσεις στις οικονομικές δραστηριότητες των οικονομικών κύκλων, αποτελούν σημαντικό δείκτη για το μέλλον τους.



Η εξέλιξη της αεροπορικής εμπορευματικής κίνησης φαίνεται την τελευταία δεκαετία να παρουσιάζει ύφεση. Σύμφωνα με έρευνα της εταιρίας Boeing (2012) για την πρόγνωση των εμπορευματικών αερομεταφορών, μόλις από το 2001 η ετήσια ανάπτυξη υπολογιζόταν στο 3,7%. Επιπλέον παρατηρείται μια πτώση στα επίπεδα κίνησης γύρω στο 18,5% από το 2010 στο 2011 και γύρω στο 1% από το 2011 στο 2012. Αναμένεται όμως από την άλλη πλευρά, η προβλεπόμενη οικονομική και διεθνή ανάπτυξη του εμπορίου, η συνεχής παγκοσμιοποίηση της βιομηχανίας, οι νέες καινοτομίες αλλά και η συνεχής ανανέωση του στόλου των φορτηγών αεροσκαφών να δώσει τη δυνατότητα ανάπτυξης των εμπορικών αερομεταφορών.

Αερομεταφορές και τουρισμός

Ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους δυναμικότερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς ανάπτυξης παγκοσμίως. Η ανάπτυξη του οφείλεται κυρίως στη σύνδεση του με παραγωγικούς κλάδους οι οποίοι έχουν υποστεί τη θετική επίδραση της παγκοσμιοποίησης αλλά και κλάδους παροχής υπηρεσιών της οικονομίας. Η θετική επίδρασή του στις τουριστικές περιοχές φαίνεται από την αύξηση των θέσεων εργασίας, των φορολογικών εσόδων αλλά και του εισοδήματος (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2001).

Οι αερομεταφορές συμβάλλουν καθοριστικά στην εξέλιξη του τουρισμού. Ο τουρισμός είναι άμεσα συνδεδεμένος με τις εξελίξεις που αφορούν τον τομέα των αερομεταφορών, και είναι απαραίτητη η προσαρμογή του πολλές φορές στις τάσεις της κάθε περιόδου (Στεφανής κ.ά., 2001).

Το αεροπορικό ταξίδι ήδη από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα έχει καθιερωθεί ως κυρίαρχο μέσο για την τουριστική μετακίνηση. Το ταξίδι αναψυχής και μάλιστα εκτός της χώρας μόνιμης κατοικίας, σύμβολο προπολεμικά των υψηλών κοινωνικών τάξεων, μετατρέπεται μεταπολεμικά στο κοινωνικά αναγκαίο αγαθό για όλο και μεγαλύτερα αριθμητικά κοινωνικά στρώματα στις βιομηχανικές χώρες και η διεθνής ζήτηση για τουριστικά ταξίδια αυξάνεται αλματωδώς (Ζαχαράτος, 2000).

Η αλληλεξάρτηση των δύο αυτών βιομηχανιών είναι αποτέλεσμα δύο παραγόντων. Από τη μία ο τουρισμός, λόγω του ότι είναι ένα προϊόν το οποίο καταναλώνεται

στον τόπο του, θέλει επισκέπτες και επομένως χρειάζεται μέσο μεταφοράς. Από την άλλη πλευρά οι αερομεταφορές εξαρτώνται από τον τουρισμό προκειμένου να δημιουργηθεί ζήτηση των υπηρεσιών τους (Αβραμόπουλος, 2011).

Η συμβολή του αεροπλάνου είναι καθοριστική στην μαζικοποίηση και διεθνοποίηση του τουρισμού. Η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των αεροσκαφών μείωσε τα κόστη και οδήγησε σε φθηνότερους ναύλους το οποίο είχε σαν αποτέλεσμα οι αεροπορικές εταιρείες να στραφούν στην τουριστική αγορά και να συμβάλλουν στην καθιέρωση της σε βασικό οικονομικό κλάδο ανάπτυξης (Αμπαρτζάκη, 2010). Επιπλέον η οικονομική εκμετάλλευση των αεροσκαφών από εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων αλλά και η εμφάνιση αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους οδήγησαν σε αύξηση της τουριστικής ζήτησης (Τσόπελα, 2011).

Ο Σκάγιαννης (2008) τονίζει την προφανή σύνδεση του τουρισμού με τις αερομεταφορές στη σημερινή εποχή. Αναφέρει πως νέοι προορισμοί και νέα είδη τουρισμού αναπτύσσονται. Παράλληλα αυξάνονται τα ταξίδια σε μακρινούς προορισμούς κάτι που σε συνδυασμό με την αύξηση των τουριστών που προέρχονται από χώρες όπως η Ινδία και η Κίνα αποτελεί πρόκληση για τους αερομεταφορείς.

Εφόσον αυξάνεται η τουριστική ζήτηση, αυξάνεται αναλογικά και η απαίτηση για αποτελεσματικές μεταφορές. Οι αερομεταφορές προσπαθώντας να καλύψουν της ανάγκες της τουριστικής ζήτησης αναβαθμίζουν συνεχώς τις υπηρεσίες τους για να φανούν πιο ανταγωνιστικές. Αυτό έχει σαν συνέπεια την αναβάθμιση και επέκταση των υφιστάμενων αεροδρομίων αλλά και τη δημιουργία νέων, ειδικά σε νέους τουριστικούς προορισμούς (Αμπαρτζάκη, 2010).





ΜΕΡΟΣ Α΄

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ
ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

23



Κεφάλαιο 2: «Σύγχρονες τάσεις στην ανάπτυξη των αεροδρομίων»

2.1 Το αεροδρόμιο και οι λειτουργίες του

Τα αεροδρόμια αποτελούν τη βασική υποδομή του συστήματος αερομεταφορών, και γενικότερα των μεταφορών, αφού αποτελούν το μέσο από την εναέρια μεταφορά στην επίγεια (Ashford and et., 2011). Ο ICAO ορίζει το αεροδρόμιο ως *«ορισμένη επιφάνεια στην ξηρά ή στο νερό (θάλασσα, λίμνη κ.λπ.), που περιλαμβάνει κτίρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμό, που σκοπό έχει να χρησιμοποιείται καθολικά, ή εν μέρει, για την προσγείωση, απογείωση και κίνηση αεροσκαφών»*

Το αεροδρόμιο είναι ένα σύστημα το οποίο θα πρέπει να παρέχει όλες εκείνες τις υπηρεσίες, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού αλλά και για τη μεταφορά φορτίων, με ασφάλεια μέσα από ένα προκαθορισμένο σχέδιο και μια ιεραρχημένη δομή. Επιπλέον είναι απαραίτητο να εξασφαλίζει την συνεχή παροχή συνδυασμένων μετακινήσεων, ούτως ώστε να λειτουργεί ομαλά το συνολικό μεταφορικό σύστημα (Ashford and et., 2011).

Τα αεροδρόμια ιεραρχούνται σε κατηγορίες οι οποίες σχετίζονται με τη δυναμικότητα τους, δηλαδή με τη δυνατότητα εξυπηρέτησης διαφόρων τύπων αεροσκαφών αλλά και από το μέγεθος τους. Σημαντικό επίσης ρόλο παίζει και η ζήτηση από το επιβατικό κοινό στην κατάλληλη ιεράρχηση των αεροδρομίων (Σκάγιαννης, 1994).

Η πρώτη σε κλίμακα κατηγορία είναι αυτή των διεθνών αεροδρομίων. Τα αεροδρόμια αυτά βρίσκονται συνήθως κοντά σε μητροπολιτικές περιοχές και περιλαμβάνουν μεγάλο εύρος συνδέσεων με διάφορα σημεία του πλανήτη. Χαρακτηρίζονται από ποικιλία υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων και από έντονες διηπειρωτικές συνδέσεις. Στην αμέσως επόμενη κλίμακα υπάγονται τα περιφερειακά αεροδρόμια τα οποία συνδέουν κυρίως περιοχές σε εθνικό επίπεδο αλλά και περιοχές του εξωτερικού για ταξίδια μικρών αποστάσεων. Η χαμηλότερη ιεραρχικά κατηγορία είναι αυτή των τοπικών αεροδρομίων τα οποία φιλοξενούν

μικρά αεροσκάφη για συντομότερα ταξίδια, τα οποία πολλές φορές εξυπηρετούν και ναυλωμένες πτήσεις (charter). Τέλος γίνεται αναφορά σε γενικούς αερολιμένες πολιτικής αεροπορίας οι οποίοι δεν κατατάσσονται σε κάποια κατηγορία και σκοπό έχουν την παροχή υπηρεσιών και εγκαταστάσεων σε γενικούς αερολιμένες (Λαϊνάς, 2010).

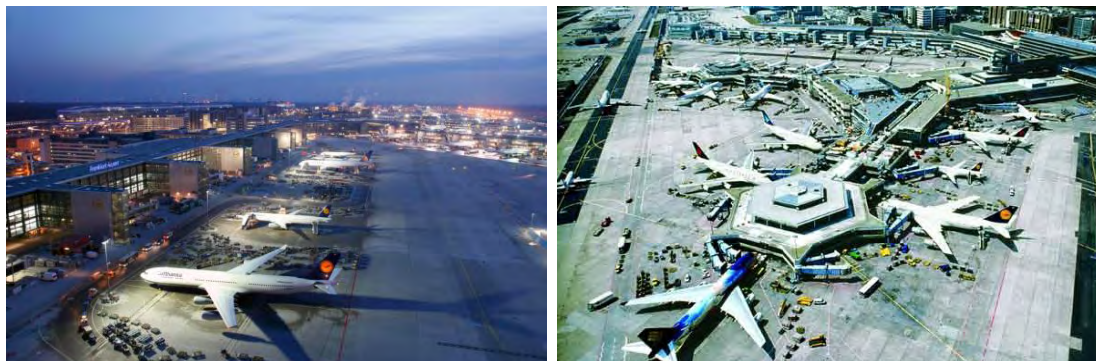
Ένα αεροδρόμιο αποτελεί μια υποδομή η οποία έχει σχεδιαστεί για να εξυπηρετεί αεροσκάφη. Για το λόγο αυτό ο χώρος του αεροδρομίου διαρθρώνεται κατάλληλα με βάση τις αναγκαίες υποδομές για την ομαλή λειτουργία του. Οι υποδομές αυτές αφορούν το σύστημα από πλευράς αέρα και το σύστημα από πλευράς πόλης. Πιο συγκεκριμένα όσον αφορά τις πρώτες, αυτές αποτελούνται από την τερματική περιοχή εναέριας κυκλοφορίας και το πεδίο κίνησης αεροσκαφών το οποίο είναι αποτέλεσμα σύνθεσης των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης, του πεδίου ελιγμών και της πίστας στάθμευσης αεροσκαφών. Από την άλλη, οι υποδομές του συστήματος από πλευράς πόλης αφορούν τον αεροσταθμό, το οδικό σύστημα πρόσβασης της πλευράς πόλης, το εσωτερικό οδικό κυκλοφοριακό σύστημα, τον εμπορευματικό σταθμό, τις επίγειες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και παροχής υπηρεσιών, τους χώρους στάθμευσης οχημάτων, τον περιβάλλοντα χώρο καθώς και τις βοηθητικές εγκαταστάσεις. (Παπάζογλου, 2008)

Ως προς τα κτιριακά κελύφη ενός αεροδρομίου, αυτά αποτελούν συνθετικά στοιχεία της ολοκληρωμένης οργάνωσης του. Από τα πλέον βασικά για τη λειτουργία του είναι ο πύργος ελέγχου. Αποτελεί ένα από τα πλέον εμφανή κτίρια του αεροδρομίου και σε αυτό πραγματοποιείται η επικοινωνία μεταξύ αεροσκαφών και εδάφους, αλλά δίνονται και οι άδειες προσγείωσης και απογείωσης. Στα υπηρεσιακά κτίρια εκτός από τον πύργο ελέγχου, ανήκουν και ειδικές εγκαταστάσεις, οι οποίες στεγάζουν μηχανήματα, μηχανοκίνητους εξοπλισμούς και αποσκευές. Απαραίτητος σε κάθε αεροδρόμιο είναι ο πυροσβεστικός σταθμός και πολλές φορές υπάρχει και υπηρεσία catering (Νασιάδης, 2007).

Για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού τα αεροδρόμια μπορεί να έχουν πάνω από ένα κτίρια, τα οποία φιλοξενούν τις αντίστοιχες δραστηριότητες. Σε αυτές ανήκουν ο έλεγχος των εισιτηρίων και των αποσκευών, ο έλεγχος των διαβατηρίων, οι αίθουσες αναμονής, ο διαχωρισμός αφιχθέντων και αναχωρούντων επιβατών και



οι υπηρεσίες του αεροδρομίου. Στις περισσότερες περιπτώσεις ανάλογα με το μέγεθος του αεροδρομίου, τα κτίρια αυτά φιλοξενούν εστιατόρια, καφετέριες, μπαρ καταστήματα κτλ. (Νασιάδης, 2007).



[7], [8] Frankfurt Am Main International Airport

Πηγή : <http://www.airport-technology.com/>

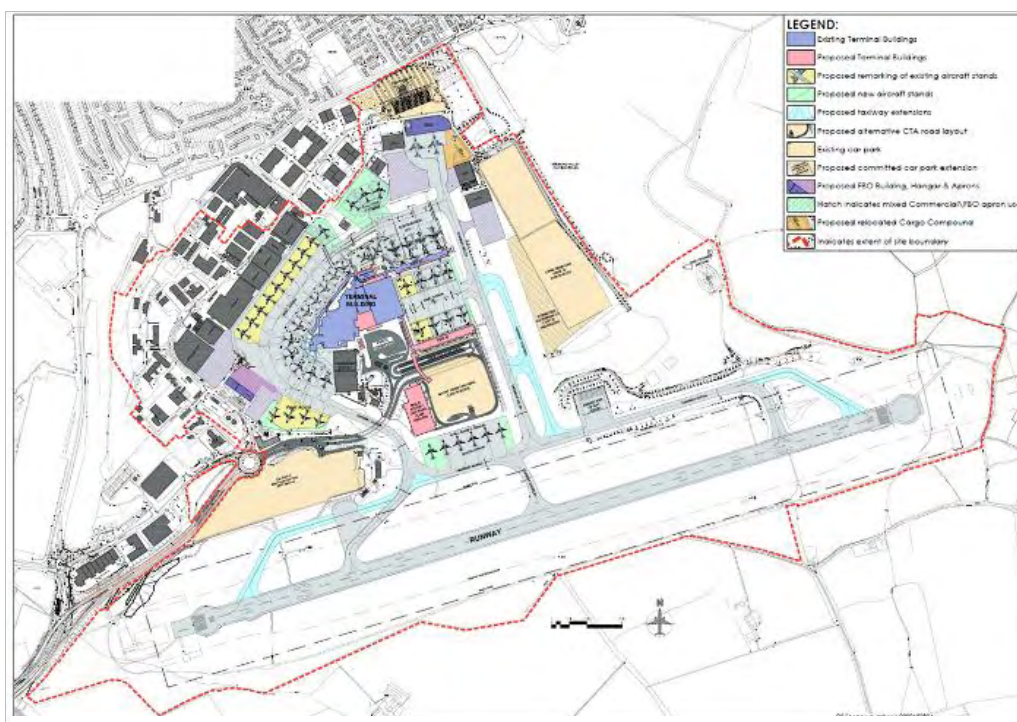
Ο τρόπος οργάνωσης ενός αεροδρομίου, είναι πολύ σημαντικός παράγοντας για τη λειτουργικότητα του, καθώς καθορίζει το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχει στον χρήστη του. Σε αυτό, πρωταρχικό ρόλο παίζει η επιλογή της θέσης ενός αεροδρομίου. Ορισμένα στοιχεία αποτελούν τα κυρίαρχα κριτήρια στη λήψη της απόφασης για την κατασκευή ενός αερολιμένα. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή μιας περιοχής είναι οι παρακάτω:

- ☛ Η καταλληλότητα της γύρω περιοχής για την ασφαλή προσέγγιση των αεροσκαφών (τοπογραφία, άνεμοι κτλ.)
- ☛ Οι χρήσεις γης της περιβάλλουσας περιοχής του αεροδρομίου
- ☛ Η πρόσβαση στο συγκοινωνιακό δίκτυο
- ☛ Η ύπαρξη ή όχι ελεύθερης περιοχής γύρω από τα αεροδρόμια για πιθανή επέκταση
- ☛ Η παρουσία άλλων αεροδρομίων στην ευρύτερη περιοχή
- ☛ Η οικονομία της κατασκευής σε σχέση με τη θέση
- ☛ Η ύπαρξη ή όχι κατάλληλης υποδομής παροχής υπηρεσιών κοινής ωφέλειας
- ☛ Η γειτνίαση με περιοχή που έχει αποδεδειγμένα ανάγκες που θα εξυπηρετηθούν από αεροπλάνα (Νικολαΐδης, 2000)

Οι εξελίξεις στην ανάπτυξη των αεροδρομίων τις τελευταίες δεκαετίες καθώς και η ανάγκη για περαιτέρω επεκτάσεις οδήγησαν στην ανάγκη για κατάρτιση ενός

σχεδίου το οποίο θα αποτελεί το βασικό εργαλείο για τον καθορισμό των απαιτήσεων τους. Το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου (Master Plan of Airport) αποτελεί πρόταση των υπουργών μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 1992 (Kazda and Caves, 2007).

Το σχέδιο αυτό προβλέπει τις παρούσες και μελλοντικές ανάγκες για την ορθή λειτουργία ενός αεροδρομίου. Στο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Αεροδρομίου επιδιώκεται η μέγιστη απόδοση των υποδομών και των υπηρεσιών του αεροδρομίου και μελετάται όχι μόνο ο χώρος του αεροδρομίου αλλά και η ευρύτερη περιοχή. Με βάση το σχέδιο διατυπώνονται εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης και οργανώνονται οι χρήσεις γης στην υπό μελέτη περιοχή για την αποτελεσματική λειτουργία του αλλά και για την προστασία του περιβάλλοντος και του κοινωνικού συνόλου. Τέλος το σχέδιο υπολογίζει την οικονομοτεχνική και χρηματοπιστωτική βιωσιμότητα των προτεινόμενων έργων (Kazda and Caves, 2007).



[9] London Luton Airport Masterplan

Πηγή : www.london-luton.co.uk

2.2 Παράγοντες επιρροής στην σύγχρονη εξέλιξη των αεροδρομίων

Τα αεροδρόμια, όπως και οι πόλεις δεν είναι ποτέ στατικά. Συνεχώς αλλάζουν μορφή και λειτουργία. Ιστορικά τα αεροδρόμια θεωρούνταν οι χώροι όπου εξελίσσεται η αεροπορική δραστηριότητα, περιλαμβάνοντας όλες εκείνες τις

υποδομές που εξυπηρετούν επιβάτες και φορτία. Σήμερα, τα νέα δεδομένα στην εξέλιξη των αερομεταφορών οδήγησαν στην ανάπτυξη νέων μορφών αεροδρομίων. Τα αεροδρόμια, ιδιαίτερα κοντά σε μητροπολιτικές περιοχές εμφανίζουν χρήσεις και δραστηριότητες έντονα αστικές (Kasarda, 2008 Α).

Οι αλλαγές αυτές που υφίστανται τα αεροδρόμια σήμερα, είναι αποτέλεσμα των γενικότερων αλλαγών που συμβαίνουν τις τελευταίες δεκαετίες στον τομέα των αερομεταφορών. Καθοριστικό ρόλο σε αυτές τις αλλαγές έπαιξαν τα κράτη, τα οποία όντας αναποτελεσματικά στη διαχείριση του αεροπορικού κλάδου έδωσαν τη δυνατότητα σε ιδιώτες να εισέλθουν στην αγορά, δημιουργώντας ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες αλλά και ιδιωτικοποιώντας κρατικούς αερολιμένες. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα ο ανταγωνισμός μεταξύ αυτών να απογειωθεί, επιδιώκοντας την προσφορά περισσότερων υπηρεσιών για την αύξηση του κέρδους (Τενεκούδης, 2001).

Οι ιδιώτες έχοντας ως στόχο την αποτελεσματικότητα του δυναμικού τους, αναζητούν προμηθευτές (αεροσκαφών, αεροδρομίων, καναλιών διανομής) που θα τους παρέχουν ολοκληρωμένες λύσεις και υποδομές. Ο κλάδος των αερομεταφορών επομένως εισέρχεται σε ένα περιβάλλον απόλυτα ανταγωνιστικό, με ισόρροπη σχέση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης (Τενεκούδης, 2001).

Ιδιαίτερα η ιδιωτικοποίηση των αεροσταθμών, άλλαξε το προφίλ των παρεχόμενων υπηρεσιών. Τα ιδιωτικά κεφάλαια έχοντας ως μόνο στόχο την αναζήτηση του μέγιστου κέρδους, προσφέρουν πλέον υπηρεσίες που δεν είναι εξολοκλήρου εξαρτημένες με την αεροπορική δραστηριότητα. Σε αυτό, σημαντικό ρόλο έπαιξε και η εμφάνιση των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, οι οποίες ασκώντας πίεση στα αεροδρόμια για χαμηλότερα τέλη, τα οδήγησαν στην αναζήτηση νέων κερδοφόρων οικονομικών πόρων. Έτσι τα αεροδρόμια επιζητούν τη δημιουργία νέων εισοδηματικών πηγών, μη αεροπορικών, ώστε να ανταγωνιστούν και να εξυπηρετήσουν πιο αποτελεσματικά τις παραδοσιακές τους λειτουργίες (Παπούλιας κ.ά., 2010).

Μια από τις βασικότερες αιτίες που έδωσαν ώθηση στην ανάπτυξη των αεροδρομίων, είναι και η αύξηση της κινητικότητας των αεροδρομίων τόσο σε επιβάτες όσο και σε φορτία. Η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για παρεχόμενη



αεροπορική υπηρεσία, οδήγησε τα αεροδρόμια, πολλές φορές σε επεκτάσεις ούτως ώστε να καλύψουν τις ανάγκες του απαιτητικού σήμερα επιβατικού κοινού αλλά και την κάλυψη των μεταφερόμενων φορτίων. Νέες υποδομές και εγκαταστάσεις δημιουργήθηκαν ούτως ώστε να καλύψουν τις σύγχρονες απαιτήσεις (Στεφανής, 2001).

Οι ανάπτυξη των συγκοινωνιακών υποδομών (αυτοκινητόδρομοι, σιδηρόδρομος, μετρό, κλπ) έδωσε κίνητρα σε επιχειρήσεις να μεταφερθούν έξω από τον πολεοδομικό ιστό. Νέες επιχειρήσεις αναπτύσσονται ή παλιότερες μεταφέρονται κατά μήκος αυτοκινητοδρόμων ή κοντά σε τερματικούς σταθμούς. Η μετακίνηση αυτή αποτελεί απόρροια της ανάπτυξης των υποδομών. Επομένως, λόγω των κατάλληλων συγκοινωνιακών υποδομών εμφανίζονται όλο και περισσότερες επιχειρήσεις που σχετίζονται με το αεροδρόμιο, στην ευρύτερη περιοχή του αεροσταθμού, οι οποίες εκμεταλλεύονται την εύκολη πρόσβαση και την εγγύτητα σε αυτό (Κάσσης και Μάντσος, 2012).

Η συνεχόμενη ανάπτυξη των αεροδρομίων είναι και αποτέλεσμα της σημασίας που απέκτησαν τα τελευταία χρόνια, τόσο σε παγκόσμια όσο και σε εθνική οικονομική κλίμακα. Τα αεροδρόμια κέντρισαν το ενδιαφέρον των διεθνών κτηματαγορών οι οποίες αναζητούν διαρκώς εύκολη προσβάσιμη γη. Οι κτηματαγορές εκμεταλλευόμενες το συγκριτικό πλεονέκτημα της ταχύτερης μεταφοράς αεροπορικώς, για την άμεση επικοινωνία των επιχειρήσεων, εκμεταλλεύτηκαν την ευρύτερη περιοχή γύρω από τα αεροδρόμια ούτως ώστε να συγκεντρώσουν χρήσεις οι οποίες συμβάλλουν στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη λειτουργίες (Kasarda, 2008 A).

Τέλος εκτός από τις διεθνείς κτηματαγορές, τα ίδια τα κράτη είναι αυτά που προσπαθούν να αλλάξουν το προφίλ των αεροδρομίων, εκμεταλλευόμενοι το χώρο γύρω από αυτά. Επιδιώκοντας οι εθνικές οικονομίες να καταστούν ανταγωνιστικές και να προσελκύσουν επενδυτές, δίνουν κίνητρα ανάπτυξης στους εθνικούς αερολιμένες, απαλλοτριώνοντας εκτάσεις γης ή μεταβάλλοντας τις υφιστάμενες χρήσεις γης (Παπούλιας κ.ά., 2010).



2.3 Η εμπορική δραστηριότητα και η έμφαση στο real estate

Τα αεροδρόμια στον 21^ο αιώνα περνάνε σε ένα εμφανές στάδιο μετεξέλιξης. Ολοένα και περισσότερα αεροδρόμια στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ από τη δεκαετία του 90' παρουσιάζουν αύξηση των εμπορικών τους δραστηριοτήτων με καταστήματα αφορολόγητων ειδών, εστίασης κτλ., η οποία κατέληξε σε εμπορευματική διόγκωση και επέκταση. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι το 50% των εσόδων των μεγάλων αεροδρομίων προέρχεται κυρίως από εμπορικές δραστηριότητες, γεγονός που αποδεικνύει τη σημαντικότητα της λειτουργίας του αεροδρομίου αλλά και τις σχέσεις αλληλεξάρτησης που δημιουργούνται. Κύριες πηγές εσόδων σήμερα είναι η στάθμευση και ενοικίαση οχημάτων, η διαφήμιση, οι εμπορικές δραστηριότητες και οι λιανικές πωλήσεις (Morrison, 2008).

Σήμερα οι αεροσταθμοί εξελίσσονται σε πολυτελή εμπορικά κέντρα, σε καλλιτεχνικούς και ψυχαγωγικούς χώρους καθώς και σε συνεδριακά κέντρα. Δεν περιορίζονται μόνο σε καταστήματα τύπου, ταχειφαγεία (fast food), εκπτωτικά καταστήματα (outlets) και καταστήματα αφορολόγητων ειδών (duty free) αλλά και σε καταστήματα επώνυμων προϊόντων, πολυτελή εστιατόρια, καταστήματα λιανικής πώλησης μαζί με ψυχαγωγικά και πολιτιστικά αξιοθέατα (Ashford and et., 2011).

Πέρα από τον τομέα ψυχαγωγίας τα αεροδρόμια σήμερα μαγνητίζουν επιχειρήσεις και μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες. Τα στελέχη αυτών των εταιρειών, συχνά ταξιδεύουν σε μακρινούς προορισμούς επομένως επωφελούνται από την άμεση πρόσβαση σε αεροδρόμια. Επιπλέον είναι πολύ μεγάλος ο αριθμός των ατόμων που ταξιδεύουν παγκοσμίως λόγω εργασίας (business travelers), οι οποίοι επιζητούν εύρος επιλογών σε πτήσεις, προορισμούς και ευελιξία στον επαναπροσδιορισμό τους προγράμματός τους. Ιδιαίτερα για εταιρείες που σχετίζονται με τηλεπικοινωνίες και πληροφορική, αλλά και με υψηλή τεχνολογία η άμεση πρόσβαση στα αεροδρόμια θεωρείται ζωτικής σημασίας. (Kasarda, 2008 B)

Η εμφάνιση αυτών των δραστηριοτήτων γύρω από το χώρο των αεροδρομίων, αλλάζει τις συνθήκες στον τομέα της κτηματαγοράς (real estate). Σύμφωνα με τον Graaskamp (1992) το real estate είναι μια συνεχής αλληλεπίδραση μεταξύ τριών



βασικών συνιστωσών, των χρηστών του χώρου (καταναλωτές), των παραγωγών του χώρου και των δημόσιων υποδομών. Επιπλέον στη διαδικασία ανάπτυξης του real estate, λαμβάνονται υπ' όψιν και άλλα σημαντικά στοιχεία. Η διαθεσιμότητα και κατάσταση της γης, η αγορά, η οικονομική εφικτότητα ενός έργου, η οικονομική διαχείριση, η νομοθεσία, οι περιβαλλοντικές συνιστώσες διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην ανάπτυξη της κτηματαγοράς.

Σύμφωνα και με τα παραπάνω τα αεροδρόμια σήμερα αποτελούν ένα πολύ καλά οργανωμένο σύστημα κτηματαγοράς. Η ολοένα αυξανόμενη εμφάνιση χρήσεων και δραστηριοτήτων που δεν σχετίζονται άμεσα με την αεροπορική δραστηριότητα, καταλαμβάνουν όλο και περισσότερο χώρο γύρω από τα αεροδρόμια. Η σύγχρονη τάση ανάπτυξης των αεροδρομίων διαμορφώνει μια άλλη πραγματικότητα για την ευρύτερη περιοχή των αεροδρομίων. Οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται αποτελούν μαγνήτη για προσέλκυση και άλλων δραστηριοτήτων (Pargfrieder, 2008).

Η εμπορευματοποίηση των αεροσταθμών σε συνδυασμό με την ιδιωτικοποίηση και την εναρμόνισή τους με τις σύγχρονες τάσεις, έχει οδηγήσει σε σημαντικές αλλαγές στην ευρύτερη περιοχή των αεροδρομίων. Οι τάσεις αυτές έχουν αυξήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των αερολιμένων, ο οποίος έχει επηρεάσει άμεσα τα επιχειρησιακά τους μοντέλα και της στρατηγικές μάρκετινγκ που ακολουθούν. Ως επακόλουθο η ανάπτυξη του real estate αποκτά αυξημένη σημασία σε αυτές τις στρατηγικές (Van Deelen, 2010).





ΜΕΡΟΣ Α΄

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ
ΤΟΠΙΑ ΣΤΟΝ
ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟ
ΧΩΡΟ

32



Κεφάλαιο 3: «Νέα αστικά τοπία στον περιαστικό χώρο»

3.1 Αστική διάχυση και διάσπαρτη δόμηση στον περιαστικό χώρο των μητροπόλεων

Μητροπόλεις

Στις περισσότερες χώρες, ιδιαίτερα του ευρωπαϊκού χώρου, οι πόλεις δεν μπορούν να μελετηθούν ως ολοκληρωμένες χωρικά ενότητες με κοινωνικοπολιτικά χαρακτηριστικά. Αποτελούν κυρίως μητροπολιτικές περιοχές, δηλαδή γεωγραφικές ζώνες, οι οποίες συγκεντρώνουν πληθυσμό και δραστηριότητες, επεκτείνονται και αναπτύσσονται γύρω από κοινωνικά και λειτουργικά δίκτυα. Οι μητροπολιτικές αυτές περιοχές αποτελούν σύνθεση, ενός συστήματος επεκτάσεων και υποδομών τόσο εντός όσο και εκτός σχεδίου, το οποίο συνδέει όλες τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε αυτές (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007).

Προφανώς η έννοια της Μητρόπολης δεν γίνεται αντιληπτή με τα ίδια χαρακτηριστικά σε παγκόσμιο επίπεδο. Αποτελεί μια έννοια υποκειμενική, καθώς εμπεριέχει στοιχεία όπως τα γεωγραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής, την αστική δομή και τους πληθυσμούς που τη διαμορφώνουν. Σε πολλές περιπτώσεις παρατηρούνται διαφορές, τόσο στην έκταση των μητροπόλεων όσο και στο συνολικό τους πληθυσμό όπως στην Αμερική όπου οι μητροπόλεις χαρακτηρίζονται κυρίως από τον πληθυσμό (Αντωνίου, 2009). Από την άλλη πλευρά στην Ευρώπη όπως αναφέρουν οι Οικονόμου και Πετράκος (1999) οι μητροπόλεις κυρίως προκύπτουν από το «ειδικό βάρος των δραστηριοτήτων που φιλοξενούν».



[10] Η μητροπολιτική περιοχή του Μιλάνου

Πηγή : Nasa Earth Observatory

Η δομή των μητροπολιτικών περιοχών βασίζεται κυρίως σε δύο στοιχεία, την κεντρική περιοχή και την περιφερειακή. Η κεντρική περιοχή έχει χαρακτήρα καθαρά αστικό, και αποτελείται από μία πόλη ή ένα πολεοδομικό συγκρότημα, η οποία περιβάλλεται από ένα σύνολο γειτονικών περιοχών, οι οποίες εξυπηρετούνται καθημερινά από την κεντρική πόλη. Η περιφερειακή περιοχή εντάσσεται στην ευρύτερη πολεοδομική ενότητα της μητρόπολης και ουσιαστικά αποτελεί τον περιαστικό χώρο (Μπάκης και Σκάγιαννης, 2012).

Οι προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι μητροπόλεις είναι έντονες. Η αστική εξάπλωση και η διάχυση της ανάπτυξης είναι ένα από τους παράγοντες που επηρεάζει μια μητροπολιτική περιοχή, καθώς δημιουργούν πολλαπλασιαστικά ζητήματα σε τομείς όπως οι υποδομές, οι ενεργειακές απαιτήσεις, το περιβάλλον και οι κοινωνικός διαχωρισμός. Η εμφάνιση δραστηριοτήτων στα όρια των πόλεων δημιουργούν νέες κεντρικότητες οι οποίες επηρεάζουν την παραδοσιακή λειτουργία του κέντρου. Επιπλέον η εμφάνιση διεθνών κόμβων και δικτύων, όπως τα αεροδρόμια και οι αυτοκινητόδρομοι, δημιουργούν νέες χρήσεις γύρω τους, οι οποίες έχουν άμεση επιρροή στις μητροπόλεις και σε συνδυασμό με την ταχεία ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, δημιουργούν κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007).

Περιαστικός χώρος

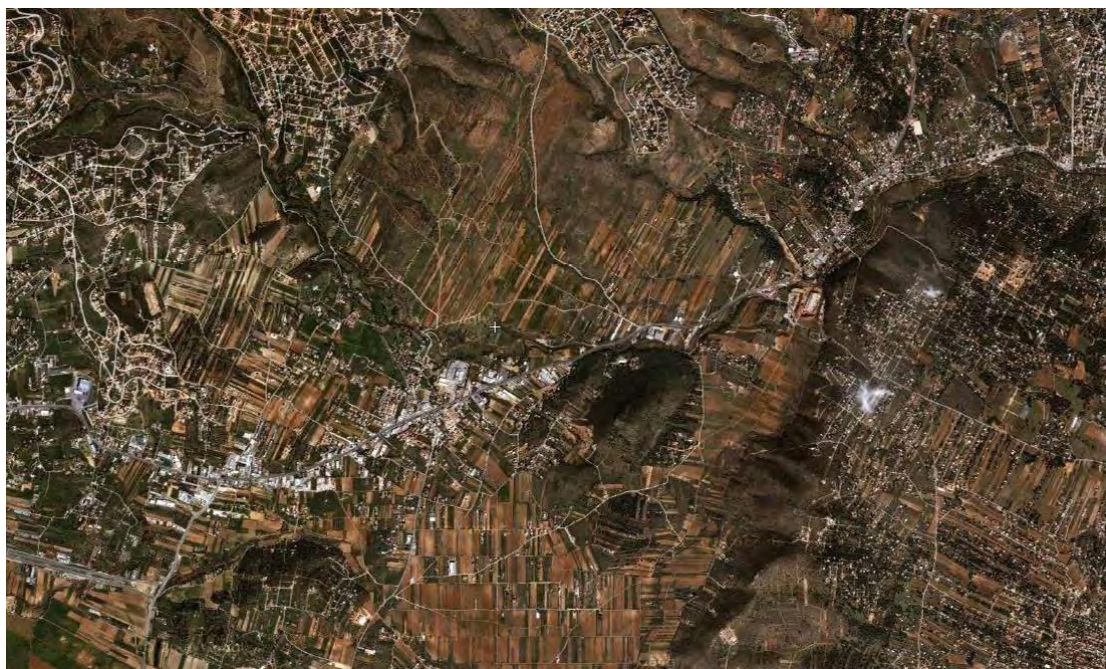
Ο περιαστικός χώρος μπορεί να οριστεί πιο αφηρημένα ως μια χωρική ζώνη γύρω από τις πόλεις, η οποία αποτελεί τη σύνδεση αλλά και τη μετάβαση από τον καθαρά αστικό ιστό στην αγροτική ύπαιθρο. Ουσιαστικά αποτελεί μια ζώνη η οποία περικλείει την πόλη, αλλά και συχνά εισέρχεται στον αστικό ιστό τόσο εξαιτίας φυσικών στοιχείων, όσο και ανθρώπινων παρεμβάσεων. Οι βασικοί παράμετροι που συχνά ορίζουν τον περιαστικό χώρο μπορούν να θεωρηθούν οι πληθυσμιακές πυκνότητες, η θέση, ο μεταβατικός/συνδετικός ρόλος, το τοπίο και η οικονομία του χώρου (Γοσποδίνη, 2006).

Η φυσιογνωμία του περιαστικού χώρου εξαρτάται καθαρά από τη δομή και την ανάπτυξη της πόλης. Η άμεση αυτή επιρροή δίνει στοιχεία αστικότητας στον περιαστικό χώρο. Ο περιαστικός χώρος περιλαμβάνει δασική και γεωργική γη, αλλά



στη χωρική αυτή ζώνη εμφανίζονται δραστηριότητες που παραδοσιακά αναπτύσσονται στο κέντρο της πόλης. Ο περιαστικός χώρος λειτουργεί ως χώρος κατοικίας προσφέροντας το πλεονέκτημα της καλύτερης ποιότητας ζωής. Επιπλέον δημιουργούνται ανάγκες για την ύπαρξη χώρων ικανοποιητικής έκτασης, ούτως ώστε να αναπτυχθεί ο δευτερογενής τομέας παραγωγής, για να καλύψει τις ανάγκες των πόλεων (Καρανικόλας, 2004).

Η Γοσποδίνη (2006) αναφέρει ότι ο περιαστικός χώρος ακόμα περιλαμβάνει χρήσεις που δεν είναι επιθυμητές μέσα στην πόλη, αλλά και εμπορικές και αθλητικές δραστηριότητες. Οι αθλητικές εγκαταστάσεις απαιτούν μεγάλους χώρους οι οποίοι στις σύγχρονες πόλεις είναι δύσκολο να βρεθούν. Από την άλλη εμπορικές χρήσεις και υπηρεσίες αναπτύσσονται ούτως ώστε να καλύψουν τις ανάγκες προαστίων. Συμπληρωματικά, συγκεκριμένες και ειδικές χρήσεις γης όπως αεροδρόμια και ειδικές υπηρεσίες (αστυνομικά τμήματα, εφορίες κ.α.), επίσης χωροθετούνται στην περιαστική ζώνη κάθε πόλης (Καρανικόλας, 2004).



[11] Αθήνα: Η άναρχη και ενεργοβόρα ανάπτυξη κατακερματίζει τον περιαστικό χώρο

Πηγή : Παγώνης Θ.

Όπως αναφέρουν οι Πετράκος και Οικονόμου (1999) η εμφάνιση αστικών στοιχείων στον περιβάλλοντα χώρο της πόλης, που ορίζεται και ως φαινόμενο της *περιαστικοποίησης* έκανε την εμφάνισή του τη δεκαετία του 1960. Κύριος παράγοντας που ενίσχυσε το φαινόμενο ήταν η μετακίνηση βιομηχανικών μονάδων

από το κέντρο της πόλης στον εξωαστικό χώρο. Η τεχνολογική ανάπτυξη έδωσε ώθηση σε αυτοματοποιημένες διαδικασίες παραγωγής, οι οποίες με τη σειρά τους δημιούργησαν την ανάγκη για μεγαλύτερους χώρους. Επιπλέον η αύξηση του κόστους γης στον κεντρικό αστικό ιστό, αποτέλεσε και αυτή ένα παράγοντα που οδήγησε με γάλο αριθμό βιομηχανιών να μετακινηθούν στον εξωαστικό χώρο αλλά και επηρέασε και τη χωροθέτηση της κατοικίας.

Σήμερα ο περιαστικός χώρος στις ευρωπαϊκές πόλεις σύμφωνα με έρευνες έχει περίπου την ίδια περίπου έκταση με τις αμιγώς αστικές ζώνες, χωρίς ωστόσο να έχουν την ίδια πληθυσμιακή πυκνότητα. Ο χώρος αυτός όμως δέχεται και έντονες πιέσεις. Η διάσπαρτη και άναρχη δόμηση σε συνδυασμό με μια σειρά άλλων αρνητικών φαινομένων όπως η επιβάρυνση του περιβάλλοντος, ο κατακερματισμός της γης, οι συγκρούσεις χρήσεων αλλά και η μείωση της καλλιεργήσιμης γης αποτελούν προκλήσεις για τις σύγχρονες μητροπόλεις. Από την άλλη πλευρά βέβαια η καινοτομία, η έρευνα και η τεχνολογία ευνοούνται στον περιαστικό χώρο με την ανάπτυξη νέων θέσεων εργασίας σε αυτούς τους τομείς (Ευτυχιάδου και Λαλένης, 2012).

Αστική διάχυση

Τις τελευταίες δεκαετίες οι πόλεις αντιμετώπισαν μια πολύ μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση αλλά και επέκταση των ορίων τους. Ιδιαίτερα το φαινόμενο της αστικής διάχυσης έχει επηρεάσει σε μέγιστο βαθμό την ανάπτυξη των μητροπολιτικών περιοχών και ιδιαίτερα τον περιαστικό χώρο. Πλέον τα όρια μεταξύ κέντρων πόλεων, προαστίων και αγροτικών περιοχών έχουν εξαφανιστεί και διαφορετικές πόλεις συμπλέκονται η μία με την άλλη όσο ποτέ.

Με τον όρο αστική διάχυση αναφερόμαστε στην επέκταση μιας αστικής περιοχής κυρίως προς τη γεωργική γη που την περιβάλλει, χωρίς να υπάρχει οργανωμένος σχεδιασμός. Η αστική διάχυση, φαινόμενο που άρχισε να εμφανίζεται στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, είναι συνδεδεμένη αρχικά με τις πόλεις της Αμερικής, οι οποίες άρχισαν να επεκτείνονται ταχύτατα αλλά με χαμηλή πυκνότητα (ΕΕΑ, 2006).

Οι διάχυτες πόλεις, σε αντίθεση με τις συμπαγείς, δεν είναι ιδιαίτερα συνεκτικές και απαρτίζονται από πολλούς κενούς χώρους ενώ χαρακτηρίζονται από άναρχη

διασπορά και χαμηλή πυκνότητα (ΕΕΑ, 2006). Είναι ένα φαινόμενο στο οποίο χρήσεις όπως εμπορικά κέντρα, κατοικίες, εγκαταστάσεις αναψυχής και ελεύθερου χρόνου και οικονομικές μονάδες αναμειγνύονται στο χώρο. Στον ευρωπαϊκό χώρο, η αστική διάχυση εμφανίζεται στα άκρα σημαντικών αστικών κέντρων, κατά μήκος αξόνων μεταφοράς όπως αυτοκινητόδρομοι και σιδηρόδρομοι αλλά και κατά μήκος παράκτιων περιοχών (Γοσποδίνη κ.ά., 2009).



[12] Παρόδια αστική ανάπτυξη

Πηγή : Google Earth, 2013



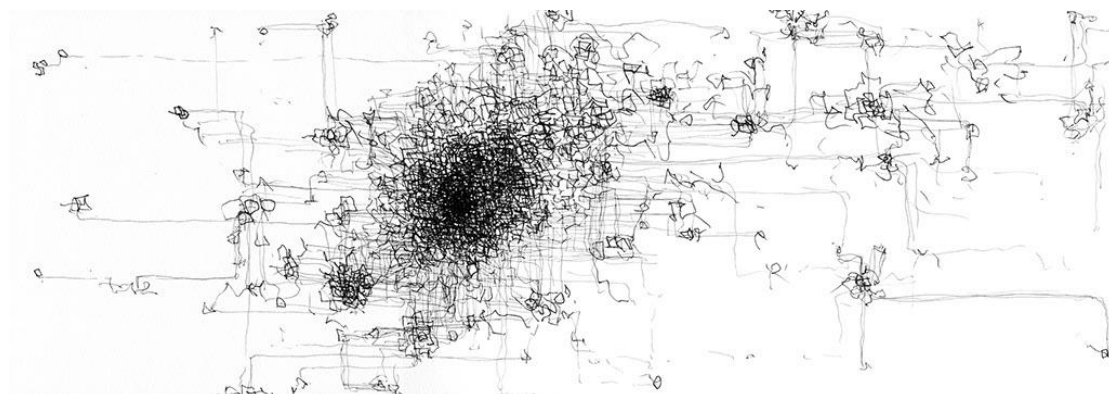
**[13] Άναρχη δόμηση κατά μήκος
παράκτιας περιοχής**

Πηγή : Google Earth, 2013

Ο Gillham (2002) θεωρεί ότι η αστική διάχυση εμφανίζεται σε διάφορες χωρικές διαμορφώσεις. Μια από τις βασικότερες είναι η διάσπαρτη (scattered), η οποία δεν έχει συγκεκριμένη μορφολογία, δημιουργεί αστικές συγκεντρώσεις απομακρυσμένες από την πόλη για αυτό και θεωρείται πιο επιβλαβής γιατί δημιουργεί την ανάγκη για υποδομές πρόσβασης. Μια άλλη κατηγορία διάχυσης είναι η αποσπασματική (leapfrog) η οποία χαρακτηρίζεται από δημιουργία θυλάκων δόμησης εντός του αγροτικού χώρου με έλλειψη υποδομών μεταφοράς. Η γραμμική (strip) εμφανίζεται κατά μήκος οδικών αξόνων και η προαστιακή (suburban) αποτελεί οργανωμένη οικιστική ανάπτυξη περιοχών χαμηλής πυκνότητας κυρίως μίας χρήσης όπως κατοικία.

Το φαινόμενο, ως μορφή αστικοποίησης, αρχικά θεωρήθηκε ως φυσικό επακόλουθο της ανάπτυξης μιας αστικής περιοχής, στη συνέχεια όμως με τη ραγδαία αύξηση του, δημιούργησε προβληματικές ως προς την αντιμετώπισή του αλλά και ως προς την αντίληψη του χώρου. Δημιουργήθηκε έντονος προβληματισμός για το κατά πόσο θα μπορούσε πλέον να υπάρχει σαφής

διαχωρισμός μεταξύ αστικού και εξωαστικού (αγροτικού) χώρου. (Ζυγούρη και Πορτοκαλίδης, 2011)



[14] Η αστική διάχυση όπως την εμπνεύστηκε ο Krzysztof Debicki

Πηγή : www.debicki.net

Οι παράγοντες που επηρέασαν την ανάπτυξη της αστικής διάχυσης, δεν συνδέονται τόσο με την πληθυσμιακή αύξηση αλλά κυρίως με οικονομικούς παράγοντες, με την εξέλιξη της τεχνολογίας και με τις σύγχρονες τάσεις στον αστικό τρόπο ζωής. Ιδιαίτερα η τεχνολογική ανάπτυξη έδωσε ώθηση σε νέα εξελιγμένα συστήματα μεταφορών αλλά και ενίσχυσε των τομέα των τηλεπικοινωνιών, με αποτέλεσμα να ευνοηθεί η διάχυση της δόμησης (Γοσποδίνη κ.ά., 2009).

Ως γενικότεροι μακροοικονομικοί παράμετροι του φαινομένου της αστικής διάχυσης μπορούν να θεωρηθούν η οικονομική ανάπτυξη, η παγκοσμιοποίηση καθώς και η ευρωπαϊκή συνοχή. Ειδικότερα, μικροοικονομικοί παράγοντες μπορούν να θεωρηθούν η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης αλλά και οι αξίες γης (γαιοπρόσοδος) σε συνδυασμό με την διαθεσιμότητα φτηνής γεωργικής γης. Με τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου άλλαξαν και οι προτιμήσεις κατοίκησης με αποτέλεσμα να επιδιώκεται μεγαλύτερος αναλογικά χώρος ανά άτομο αλλά και άλλο είδος κατοικίας. Παράλληλα με τις αλλαγές στον τρόπο διαβίωσης, αστικά περιβαλλοντικά προβλήματα όπως ηχορύπανση και ατμοσφαιρική ρύπανση αλλά και άλλα κοινωνικά ζητήματα δημιούργησαν τάσεις φυγής από τα κέντρα των πόλεων (ΕΕΑ, 2006).

Η αστική διάχυση δημιουργεί αστικά αποσπάσματα τα οποία πολλές φορές ενοποιούνται με γειτονικά, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται νέες περιοχές οι οποίες αποτελούν υποδοχείς δραστηριοτήτων, ιδιαίτερα τριτογενούς τομέα και

κατοικίας. Λόγω και του δεδομένου ότι η κινητικότητα δεν περιορίζεται στην πόλη και τα προάστια, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή, οι αστικές περιοχές ενοποιούνται τόσο λειτουργικά όσο και μορφολογικά με τα νέα αστικά συστήματα που δημιουργούνται (Ευτυχιάδου και Λαλένης, 2012).

Στην σύγχρονη μεταβιομηχανική πόλη, πάρα τις κατευθύνσεις για βιώσιμη ανάπτυξη και ευαισθητοποίηση στην προστασία του περιβάλλοντος, η αστική επέκταση και προαστικοποίηση εντατικοποιούνται. Δημιουργείτε επομένως το ζήτημα τόσο της κατάχρησης γης αλλά και των μεγαλύτερων απαιτήσεων για ενέργεια. Πέρα όμως από αυτά τα ζητήματα, δημιουργείτε και μια μεταβολή στα πρότυπα χωρικής οργάνωσης (Γοσποδίνη, 2006).

3.2 Νέες μορφές αστικότητας

Εξωαστικές νέες κεντρικότητες

Η συνεχής και εντατική ανάπτυξη του περιαστικού χώρου έχει δημιουργήσει νέα χωρικά φαινόμενα στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις. Η αποκέντρωση αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως εμπόριο, υπηρεσίες και πολιτισμός, που παραδοσιακά αναπτύσσονταν στα κέντρα των πόλεων ή στα τοπικά κέντρα προαστίων, έχει δημιουργήσει νέα τοπία στον περιαστικό χώρο. Οι δραστηριότητες αυτές φιλοξενούνται σε κτιριακά κελύφη και χωροθετούνται διάσπαρτα και αποσπασματικά στον περιαστικό χώρο δημιουργώντας αυτό που ονομάζει η Γοσποδίνη (2006) «εξωαστικές νέες κεντρικότητες».

Οι νέες κεντρικότητες, που αναπτύσσονται σε κομβικά σημεία της αστικής περιφέρειας αποτελούνται από επιμέρους ιδιωτικά κτιριακά κελύφη ή σύνολα (πολυκαταστήματα, σουπερμάρκετ, μεγάλες αλυσίδες ξενοδοχείων, συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα, συγκροτήματα γραφείων, θεματικά εμπορικά κέντρα και πάρκα, εκπαιδευτικά χωριά, πολυχώροι διασκέδασης και αναψυχής, αθλητικά κέντρα, πολυλειτουργικά συγκροτήματα, αεροδρόμια, σταθμοί μετρό), τα οποία συνυπάρχουν ασύνδετα, αυτόνομα, αδόμητα και διασκορπισμένα στο ετερογενές και ανοργάνωτο τοπίο της υπαίθρου μαζί με αγροτικές εκτάσεις, αχανείς χώρους στάθμευσης, εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις και αποθηκευτικούς

χώρους, χωματερές σκουπιδιών, οικιστικές περιοχές με άναρχη δόμηση και εύπορα, σχεδιασμένα προάστια (Γοσποδίνη, 2006). Πρόκειται δηλαδή για εξωαστικές πυκνώσεις οικονομικής δραστηριότητας, ομοιώματα πόλης, που δεν έχουν τους απαραίτητους δεσμούς ώστε να αποτελέσουν σύνολα, κατορθώνουν όμως να ανταγωνίζονται την παραδοσιακή κεντρικότητα και να απειλούν την κοινωνική συνοχή.

Πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής

Τα συστατικά στοιχεία των εξωαστικών κεντρικότητων επιδιώκουν να συμπεριλάβουν όσο το δυνατόν περισσότερες λειτουργίες, με στόχο να αποτελέσουν καθημερινό προορισμό για τους επισκέπτες – καταναλωτές. Ανάμεσά τους, εξέχουσα θέση έχουν οι εμπορικές χρήσεις, μιας και η κατανάλωση εκτός από την ισχύ που έχει στην κοινωνία καθορίζει σήμερα και τη δομή της πόλης.

Τα τελευταία χρόνια, χαρακτηριστικό στοιχείο του περιαστικού χώρου αποτελούν τα μεγάλα εμπορικά κέντρα τα οποία έχουν αποκτήσει ένα νέο χαρακτήρα, με μια προοδευτική μετατροπή, στο εσωτερικό των χώρων τους. Αποτελούν πραγματικούς κεντρικούς χώρους μέσα στον περιαστικό χώρο, φιλοξενώντας έναν ιδιαίτερα αυξημένο αριθμό δραστηριοτήτων και προσελκύοντας πολλούς επισκέπτες από τον περιαστικό χώρο (Moretti and Fischler, 2001).

Τα επίκεντρα που δημιουργούνται, αποτελούν σύνθεση κτηριακών συγκροτημάτων, ενώ περιλαμβάνουν κυρίως εμπορικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες, όπως επώνυμα εμπορικά καταστήματα, πολυκινηματογράφους, καφετέριες, εστιατόρια και μπαρ, θεματικά πάρκα και πάρκα αναψυχής (Dudek-Mankowska and Krizan, 2010). Ιδιαίτερα, χαρακτηριστικές μορφές αποτελούν τα πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής όπως το Bluewater στο Λονδίνο και τα θεματικά πάρκα όπως η Disneyland στο Παρίσι (Γοσποδίνη, 2008).



[15] Bluewater - Πολυκέντρο εμπορίου και αναψυχής στον περιαστικό χώρο του Λονδίνου

Πηγή : www.bluewater.co.uk/

Προκύπτει έτσι, μια εμπορευματοποιημένη εκδοχή του παραδοσιακού δημόσιου χώρου, που στην ουσία περιορίζει την κοινωνική επαφή στα όρια της ιδιοκτησίας του. Πρότυπο όλων των παραπάνω χώρων είναι το shopping mall, εμπλουτισμένο όμως και με μη εμπορικές χρήσεις. Η πολυλειτουργικότητά τους φαίνεται και στο γεγονός ότι πέρα από εμπορικές ψυχαγωγικές δραστηριότητες, φιλοξενούν και άλλες υπηρεσίες όπως βιβλιοθήκες, τράπεζες, ταχυδρομεία και δημοτικές υπηρεσίες (Moretti and Fischler, 2001).

Ο όρος εμπορικά κέντρα στη σημερινή πραγματικότητα φαίνεται να μην καλύπτει την πραγματική τους διάσταση. Ουσιαστικά, ο χαρακτήρας τους είναι πολύπλευρος, έχοντας διαστάσεις οικονομικές, χωρικές και κοινωνικές και αποτελώντας clusters εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι η χωροθέτησή τους αλλάζει το τοπίο στην ευρύτερη περιοχή, δημιουργώντας νέες αστικές μορφές (Γοσποδίνη, 2006).

Τα πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής αποτελούν νέους αστικούς πυρήνες, οι οποίοι είναι ανεξάρτητοι από τους κεντρικούς πυρήνες της πόλης ενώ παράλληλα δεν είναι μόνο κέντρα υπηρεσιών αλλά αποτελούν και περιοχές στις οποίες εμφανίζονται νέοι τύποι κατοικίας, οι οποίοι μέχρι πρόσφατα, δεν εμφανίζονταν στον περιαστικό χώρο. Ενώ αρχικά κυριαρχούσαν μονοκατοικίες, τώρα πια κοντά κοντά στα πολυκέντρα εμφανίζεται ολοένα και μεγαλύτερος αριθμός από πολυκατοικίες (Moretti and Fischler, 2001).

Όλες αυτές οι εγκαταστάσεις δημιουργούν μικρές πόλεις και η επιτυχία τους στηρίζεται στην ποικιλία στρατηγικών που χρησιμοποιούν και ιδιαιτέρως στην έμμεση εμπορευματοποίηση. Η νέα αυτή μόδα αποτελεί προϊόν, το οποίο ξεκίνησε στην Αμερική, όταν οι καταναλωτές έγιναν πιο εύποροι και οι μεταφορές άρχισαν να εξελίσσονται. Είναι δημοφιλής σε όλες τις ηλικιακές ομάδες, διότι προσφέρουν ένα προϊόν καινοτόμο, παρέχουν ασφάλεια από τις καιρικές συνθήκες και εξασφαλίζουν μείωση στο μεταφορικό κόστος και χρόνο (Harding and Powell, 2010).

Πέρα όμως από τις αμερικάνικες πόλεις, το φαινόμενο είχε εξαπλωθεί και στις ισχυρές μητροπόλεις της Ευρώπης. Τα τελευταία χρόνια, τα πολυκέντρα εμπορίου

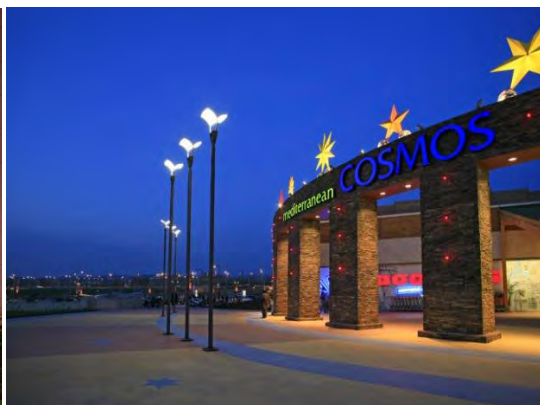


και αναψυχής έχουν κάνει την εμφάνισή τους, και στις μεγάλες μεσογειακές πόλεις (Γοσποδίνη, 2006). Χαρακτηριστικά παραδείγματα για την Ελλάδα στις μητροπολιτικές περιοχές αποτελούν το the Mall Athens στην Αθήνα και το Mediterranean Cosmos στη Θεσσαλονίκη. Αξιοσημείωτη είναι και η εμφάνιση τέτοιων πολυκέντρων και σε μικρότερες πόλεις της Ελλάδας όπως Πάτρα (Veso Mare), Λάρισα (Pantheon Plaza), Ηράκλειο (Talos Plaza) κ.α.



[16] The Mall Athens

Πηγή : Προσωπικό αρχείο



[17] Mediterranean Cosmos

Πηγή : Προσωπικό αρχείο

Θεματικά Πάρκα

Μια άλλη κατηγορία νέων εξωαστικών κεντρικότητων αποτελούν τα θεματικά πάρκα. Τα θεματικά πάρκα είναι περιοχές με συγκεκριμένα όρια τα οποία έχουν ορισμένη θεματική, ψυχαγωγική κατά κύριο λόγο, λειτουργία. Περιλαμβάνουν συνήθως τεχνητά θεάματα με σκοπό τη διασκέδαση και την ψυχαγωγία, μέσα στο οριοθετημένο κέλυφος του πάρκου (Παπαπαύλου, 2009).

Το θεματικό πάρκο είναι ένας πιο πολύπλοκος χώρος σε σχέση με ένα απλό αστικό πάρκο ή με ένα χώρο αναψυχής. Αποτελεί ένα πάρκο ψυχαγωγίας, το οποίο απαρτίζεται συνήθως από διάφορες θεματικές ενότητες. Περιλαμβάνει ένα συνδυασμό θεαμάτων τα οποία μπορούν να ταξινομηθούν σε διάφορες κατηγορίες όπως βόλτες περιπέτειας, δραστηριότητες για την οικογένεια ή αξιοθέατα στο νερό. Η κύρια πηγή εσόδων στα θεματικά πάρκα προέρχεται κυρίως από μια προκαθορισμένη τιμή εισόδου (De Groote, 2008).

Η ουσιαστική εμφάνιση των θεματικών πάρκων έγινε το 1955 στην Καλιφόρνια με τη δημιουργία του πάρκου της Disneyland. Η Disneyland αποτέλεσε την έναρξη για

τη διαμόρφωση ενός νέου μοντέλου ψυχαγωγίας, το οποίο μιμήθηκαν διάφορες εταιρείες και πράκτορες. Τα θεματικά πάρκα είναι άμεσα συνδεδεμένα με την ψυχαγωγία και την αναψυχή του μαζικού κοινού και προφανώς αποτέλεσαν αντικείμενο της τουριστικής δραστηριότητας (Clave, 2007).

Η Davis (1996) αναφέρει ότι το τοπίο των θεματικών πάρκων, έτσι όπως έχει αναπτυχθεί θεωρείται ιδιαίτερα εμπορικό, ως τον πυρήνα του, ιδιαίτερα στα πάρκα τα οποία αποτελούν αλυσίδες, παρέχοντας μια εικονική μαζοποίηση της ψυχαγωγίας. Από την πώληση ενθυμημάτων μέχρι και την αρχιτεκτονική των κτιρίων και το σχεδιασμό του χώρου, όλα αποτελούν προϊόν απόλυτα ελεγχόμενης εμπορευματοποίησης.

Η έννοια της θεματοποίησης είναι συνυφασμένη με την εικόνα και την εξιδανίκευση της πόλης. Για αυτό το λόγο και τα θεματικά πάρκα λειτουργούν συνήθως σαν μια ουτοπία, παρουσιάζοντας μια εικονική πόλη με τέλεια χαρακτηριστικά, καθαρή και υγιής. Βασικό χαρακτηριστικό τους αποτελεί η επανασύνθεση οικείων εικονογραφικών στοιχείων, τα οποία δημιουργούν έναν καινούριο «α-γεωγραφικό χώρο» (Βασιλάκη κ.ά., 2009).

Ένα από τα πλέον πετυχημένα θεματικά πάρκα παγκοσμίως θεωρείται το πάρκο της Disneyland στα προάστια του Παρισιού, το οποίο δημιουργήθηκε το 1992. Αποτελεί έναν χώρο οικείο, φιλικό, ευχάριστο και πάνω από όλα ασφαλές και δίνει την δυνατότητα στον επισκέπτη να έρθει σε επαφή με όλους τους ήρωες του Disney αλλά και να ζήσει λίγες στιγμές που θα τον μεταφέρουν σε μια ιδανική πραγματικότητα. Η επιτυχία της Disneyland οδήγησε στην εντατικοποίηση του φαινομένου των θεματικών πάρκων, σε πολλές μεγαλουπόλεις αλλά ενίσχυσε και το φαινόμενο του θεματικού σε πολλές πτυχές της καθημερινότητας, ούτως ώστε το θεματικό να αποκτήσει και άλλο χαρακτήρα πέρα από χωρικό (Μάντζου, 2003). Χαρακτηριστικό είναι το απόσπασμα που αναφέρει ο Attoe (2011) «Στο Σικάγο του 1893 μπορούσε κανείς να επισκεφτεί την Ιάβα, το Καίρο, τη Βιέννη, την Ιαπωνία, και την Αρκτική, όλα σε ένα μοναδικό απόγευμα... Χιλιάδες άνθρωποι επισκέπτονταν τους παραδοσιακούς δρόμους..., μια επινόηση που είχε ως σκοπό την προσέλκυση του ενδιαφέροντος των επισκεπτών, με την αναπαράσταση τόπων και πολιτισμών που ήταν δύσκολο να γνωρίσουν από κοντά»





[18] Disneyland Paris

Πηγή : Προσωπικό αρχείο

Τα εξωαστικά θεματικά πάρκα συναντώνται τόσο σε πόλεις με σχετικά φτωχή πολιτισμική κληρονομιά, που αναζητούν κάτι να επιδείξουν, όσο και σε πόλεις με δεδομένη και διαδεδομένη πολιτισμική κληρονομιά, την οποία εκμεταλλεύονται επιχειρηματικά, στο όνομα της ανάδειξής της, με απώτερο σκοπό το κέρδος.



ΜΕΡΟΣ Α΄

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΤΑ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ
ΩΣ ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ
ΠΡΟΤΥΠΑ

45



Κεφάλαιο 4: «Τα αεροδρόμια ως νέα αστικά πρότυπα»

4.1 Από το αεροδρόμιο πόλης στην πόλη – αεροδρόμιο

Η ραγδαία ανάπτυξη των αεροδρομίων τα τελευταία χρόνια τα καθιστά τα σύγχρονα μέσα για τη δημιουργία νέων αστικών προτύπων. Όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 2 τα αεροδρόμια σήμερα καλούνται να αντιμετωπίσουν παγκόσμιες προκλήσεις με αποτέλεσμα να γίνονται πιο ανταγωνιστικά. Η αύξηση τόσο της επιβατικής όσο και της εμπορευματικής κίνησης, σε συνδυασμό με την εμπορευματοποίηση των αερολιμένων οδήγησε μοιραία στην επέκτασή τους.

Η ανάπτυξη της περιοχής του αεροδρομίου διαμορφώνεται κυρίως από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό. Η δραστηριότητα αυτών των επιχειρήσεων έχει επίδραση στην περιοχή του αεροδρομίου, επιταχύνοντας την ανάπτυξη της οργανικά. Τέτοιες επιχειρήσεις είναι αυτές που παρέχουν υπηρεσίες για την αεροπορική μεταφορά αλλά και εταιρείες οι οποίες είναι συχνοί καταναλωτές της αεροπορικής μετακίνησης. Επιπλέον σημαντικό ρόλο παίζουν και οι επιχειρήσεις οι οποίες μπορούν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες τόσο των επιβατών όσο και των εργαζομένων στις δύο προηγούμενες κατηγορίες επιχειρήσεων. Σημαντική είναι και η συμβολή των επιχειρήσεων που επιδιώκουν να χωρετηθούν στην περιοχή του αεροδρομίου, εκμεταλλευόμενοι την εύκολη πρόσβαση (Kasarda, 2010).

Τα αεροδρόμια αποτελούν νέα δυναμικά κέντρα οικονομικής δραστηριότητας και αποκτούν χαρακτηριστικά κεντρικών επιχειρησιακών περιοχών των μητροπόλεων, αυξάνοντας προοδευτικά την επιρροή τους σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο, κυρίως ως μεταφορικοί κόμβοι (Παπούλιας κ.ά., 2010). Έχουν ενσωματώσει ποικίλες εμπορικές υπηρεσίες και επιχειρήσεις, τόσο στους τερματικούς σταθμούς, όσο και στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου, με αποτέλεσμα να αποτελούν νέους περιφερειακούς αναπτυξιακούς πόλους. Αυτή η μετάλλαξη στη μορφή και τις λειτουργίες μετέτρεψε πολυάριθμα αεροδρόμια πόλεων σε πόλεις- αεροδρόμια (Peneda, 2011).



Τα αεροδρόμια αποτελούν σήμερα τα νέα δυναμικά κέντρα της οικονομικής δραστηριότητας, ενσωματώνοντας διάφορες εμπορικές και ψυχαγωγικές υπηρεσίες μέσα στους τερματικούς σταθμούς, ενώ ταυτόχρονα αναπτύσσουν την ευρύτερη περιοχή τους με επιχειρήσεις, όπως εμπορικά συγκροτήματα, ξενοδοχεία, συγκροτήματα γραφείων, συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα ή εγκαταστάσεις αναψυχής. Στις μέρες μας, αποτελούν ζωτικής σημασίας κέντρα διανομής και εφοδιασμού (logistic centers) καθώς και κέντρα απασχόλησης και χώροι επαγγελματικών επαφών (Peneda, 2011).



[19] Το υπό δημιουργία επιχειρηματικό πάρκο στο Düsseldorf International Airport

Πηγή : <http://www.dus-int.de/>

Με την παγκοσμιοποίηση και την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, πολλά αεροδρόμια ξεπέρασαν τον ρόλο τους ως μεταφορικά κέντρα και μεταμορφώθηκαν σε αστικούς κόμβους συνδυασμένων μεταφορών. Τα νέα φαινόμενα airport city, aerotropolis και airport hub/corridor, όπως αναφέρονται στη διεθνή βιβλιογραφία, μπορούν να δημιουργήσουν αστική και οικονομική ανάπτυξη, καθώς και μια υγιή σχέση μεταξύ της εμπορικής ανάπτυξης και των δικτύων των αερομεταφορών στο χώρο του αεροδρομίου (Ashford and et., 2011).

Παγκόσμιες μητροπολιτικές περιοχές αντλούν πολλά πλεονεκτήματα από τα αεροδρόμια τους, τα οποία αποτελούν διεθνείς κόμβους. Ιδιαίτερα η ευρύτερη

περιοχή του αεροδρομίου καθώς και η περιοχή που συνδέει το αεροδρόμιο με το κέντρο της πόλης που εξυπηρετεί, είναι τα συνεχή αναπτυσσόμενα μέρη της μητροπολιτικής περιοχής. Η επιτυχία των αεροδρομίων και η ανάπτυξη της πόλης – αεροδρόμιο εξαρτάται από σημαντικούς παράγοντες όπως ο διαθέσιμος χώρος, η θέση του αεροδρομίου ανάμεσα στα δίκτυα μεταφορών, το θεσμικό πλαίσιο της εκάστοτε της κυβέρνησης καθώς και το πλαίσιο σχεδιασμού (Guller and Guller, 2001).

Η προοπτική για γρήγορη και ελκυστική ανάπτυξη της κτηματαγοράς κοντά σε αυτούς τους κόμβους συνδυασμένων μεταφορών είναι αυτονόητη. Υπάρχει όμως ένας προβληματισμός ανάμεσα στο προφίλ που θα αποκτήσει το αεροδρόμιο αλλά και στην ποιότητα πρόσβασης που θα παρέχει στα μέσα μεταφοράς. Στις περισσότερες περιπτώσεις το κύρος που αποκτά το αεροδρόμιο αυτής της νέας γενιάς, δεν είναι αποτέλεσμα μόνο του πολυπληθών εμπορικών δραστηριοτήτων και των επιχειρήσεων αλλά και του οργανωμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών (Guller and Guller, 2001).

Τα αεροδρόμια κατέχουν πλέον μια εξέχουσα θέση στο σύστημα των μεταφορικών υποδομών των σύγχρονων πόλεων, και η επιρροή τους στο χώρο και στις δραστηριότητες που αναπτύσσονται είναι πλέον προφανής. Τόσο οι πολιτικές των κυβερνήσεων όσο και οι στρατηγικές των ιδιωτικών επιχειρήσεων επιβεβαιώνουν αυτή την αλληλεπίδραση, καθώς στοχεύουν στην ανάπτυξη των μεταφορών και στην οικονομική άνθηση της περιοχής, δημιουργώντας νέου τύπου αεροδρόμια πιο σύνθετα και διαδραστικά σε σχέση με το παρελθόν (Stevens et al, 2007). Η διαχείρισή τους επομένως σχετίζεται άμεσα με τις χρήσεις που αναπτύσσονται στην ευρύτερη περιοχή αλλά και με τις μεταφορικές υποδομές.

4.2 Πόλεις – Αεροδρόμια / Airport Cities

Τα τελευταία χρόνια, ένα καινοτόμο αστικό πρότυπο αλλά και ένα νέο επιχειρηματικό μοντέλο αναδύεται, παρέχοντας μια νέα οργανική δομή γύρω από πολλά αεροδρόμια. Η νέα αυτή επιχειρηματική πρόταση στηρίζεται στο μοντέλο της Πόλης – Αεροδρόμιο, το οποίο αναφέρεται στη διεθνή βιβλιογραφία ως Airport City.



Ο McKinley Conway, πιλότος, αεροναυπηγός μηχανικός και μέλος της NASA, ήταν ο πρώτος που έθεσε την έννοια Airport City. Από την πλευρά του πιλότου, επισήμανε την έλλειψη συντονισμού και προγραμματισμού στις λειτουργίες του αεροδρομίου, ενώ οραματιζόταν τους διαδρόμους του αεροδρομίου σαν κύριους οδικούς άξονες μιας κοινότητας ('the fly-in concept'). Το 1970 δημοσίευσε τις ιδέες αυτές στο βιβλίο με τίτλο 'The Airport City' (Robey and et., 2010).

Ο αμερικανός ακαδημαϊκός John Kasarda, με την έρευνα του ήταν αυτός που διεύρυνε ουσιαστικά την ιδέα αυτή. Θεωρεί ότι τα αεροδρόμια αποτελούν προορισμούς, οι οποίοι προσελκύουν clusters επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Οι πόλεις – αεροδρόμια είναι το αποτέλεσμα, οργανωμένου σχεδιασμού, θέτωντας τα αεροδρόμια ως νέους πόλους ανάπτυξης, με εμβέλεια όχι μόνο εθνική αλλά και διεθνή (Kasarda, 2008 A).



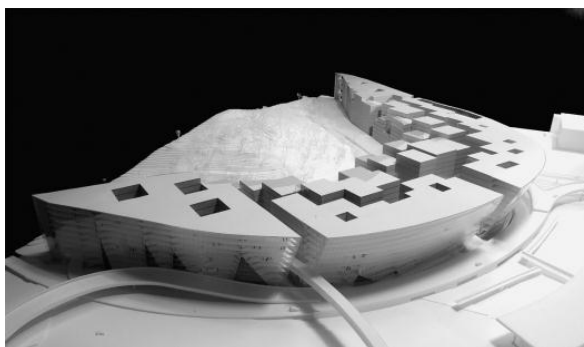
[20], [21] SkyCity – Ο πυρήνας της πόλης-αεροδρομίου του Διεθνή Αερολιμένα του Χονγκ - Κονγκ

Πηγή : Kasarda, 2009 / www.businessfacilities.com

Το νέο αυτό μοντέλο στηρίζεται σε ορισμένες παραδοχές. Αρχικά θεωρείται ότι οι επιβάτες, οι επιχειρήσεις στον τομέα των υπηρεσιών αλλά και οι αποστολείς έχουν ανεκπλήρωτες ανάγκες. Οι ανάγκες αυτές μπορούν να αντιμετωπιστούν συστηματικά και να αποτελέσουν τους τρεις βασικούς οδηγούς για την ανάπτυξη του αεροδρομίου, οι οποίοι συνεχίζουν να αυξάνονται σε μέγεθος και οικονομική σημασία. Θεωρείται πως οι φορείς εκμετάλλευσης των αερολιμένων αλλά και διάφοροι συνεργάτες μπορούν να επωφεληθούν από την αντιμετώπιση αυτών των αναγκών (Kasarda, 2010).

Οι Πόλεις - Αεροδρόμια έχουν αναπτυχθεί με διαφορετικές χωρικές μορφές, στηριζόμενες στη διαθέσιμη γη και στις επίγειες μεταφορικές υποδομές. Για το λόγο αυτό θεωρείται ότι αποτελούν νέες αστικές μορφές, που σχετίζονται άμεσα με τον αστικό σχεδιασμό και την αρχιτεκτονική. Από την άλλη πλευρά επιστήμονες υποστηρίζουν ότι οι Πόλεις – Αεροδρόμια δεν έχουν στοιχεία αστικότητας αλλά θεωρούν ότι αποτελούν clusters οικονομικών δραστηριοτήτων. Βασική όμως προτεραιότητα των φορέων διαχείρισης των αεροδρομίων είναι η Πόλη – Αεροδρόμιο να λειτουργήσει σαν στρατηγικό επιχειρηματικό μοντέλο αλλά και σαν εργαλείο μάρκετινγκ για την προώθηση των αεροδρομίων και της ευρύτερης περιοχής, ούτως ώστε να αποτελέσουν ελκυστικές περιοχές για εγκατάσταση επιχειρήσεων (Peneda, 2011).

**[22] 'The circle' μελέτη δημιουργίας
συγκροτήματος εγκατάστασης
καινοτόμων υπηρεσιών στο
αεροδρόμιο της Ζυρίχης**
Πηγή : www.bustler.net



**[23] 'The circle' Η περιοχή
εγκατάστασης**
Πηγή : www.bustler.net

Ουσιαστικά οι Πόλεις - Αεροδρόμια έχουν διαμορφωθεί χωρικά με βάση την αλληλεπίδραση που δημιουργούν οι κύριοι οικονομικοί τομείς που δραστηριοποιούνται στο χώρο του αεροδρομίου, όπως το εμπόριο, η κτηματαγορά και η βιομηχανία υπηρεσιών. Όλες αυτές οι στρατηγικές που ακολουθούνται για την

βέλτιστη διαχείριση και διοίκηση τους, τα έχουν καταστήσει ως σημαντικά νέα, αστικά, αναπτυξιακά κέντρα (Ashford and et., 2011).

Η πόλη - αεροδρόμιο αποκτά χαρακτηριστικά κεντρικών αστικών περιοχών, τόσο χωρικά όσο και λειτουργικά εξαιτίας των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο χώρο του αεροδρομίου. Οι βασικές δραστηριότητες οι οποίες αναπτύσσονται μέσα στην πόλη – αεροδρόμιο περιλαμβάνουν σύμφωνα με τον Kasarda (2008 Α) τα παρακάτω:

- ☛ Καταστήματα αφορολόγητων ειδών
- ☛ Εστιατόρια και εξειδικευμένο λιανικό εμπόριο
- ☛ Πολιτιστικά και ψυχαγωγικά αξιοθέατα
- ☛ Ξενοδοχεία και καταλύματα
- ☛ Τράπεζες και χώρους αλλαγής συναλλάγματος
- ☛ Συγκροτήματα γραφείων και επιχειρήσεων
- ☛ Συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα
- ☛ Χώρους αναψυχής, διασκέδασης και γυμναστήρια
- ☛ Κέντρα εφοδιασμού και διανομής (logistics)
- ☛ Αποθήκες υπό ψύξη για ευπαθή προϊόντα
- ☛ Catering και άλλες υπηρεσίες τροφίμων
- ☛ Ζώνες ελεύθερου εμπορίου και ελεύθερες ζώνες τελωνείων
- ☛ Γήπεδα γκολφ

Για τους Guller και Guller (2001), πέρα από την αεροπορική κίνηση, τη συνδεσιμότητα και την αξία γης, η φύση της τοπικής αγοράς κάθε αεροδρομίου παίζει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που προαναφέρθηκαν. Η βιομηχανική δομή καθώς και οι εμπορικές απαιτήσεις των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής συμβάλλουν ουσιαστικά στην ανάπτυξη του χαρακτήρα της ευρύτερης περιοχής αλλά και στις δραστηριότητες που θα λάβουν χώρα.

Εξίσου σημαντικό ρόλο έχουν και τα όρια του αεροδρομίου. Πολλά αεροδρόμια με περιορισμένη οικοδομήσιμη γη, έχει παρατηρηθεί να αναπτύσσουν τις εμπορικές τους δραστηριότητες έξω από τα όρια του αεροδρομίου. Όπως η αστική ανάπτυξη



στις μητροπολιτικές περιοχές δεν σταματά στα πολιτικά όρια, έτσι και η ανάπτυξη των αεροδρομίων δεν περιορίζεται στα επίσημα όρια τους (Kasarda, 2008 A).

Το μοντέλο airport city είναι αρκετά διαφορετικό από την παραδοσιακή αεροναυτική λειτουργία του αεροδρομίου η οποία είχε βασική κατεύθυνση από τις δημόσιες αρχές. Ο εξίσου σημαντικός αναπτυξιακός ρόλος απαιτεί διαφορετικές στρατηγικές και λειτουργικές ικανότητες, καθοδηγούμενες από τις αρχές του ιδιωτικού τομέα, συνδυάζοντας μαζί την καινοτόμο διαχείριση, τη χρηματοδότηση, το μάρκετινγκ και τις εμπορικές αναπτυξιακές αρχές. Σε αυτό το μοντέλο τα αεροδρόμια θα πρέπει να λειτουργούν σαν επιχειρηματίες όπως γίνεται σε κάθε επιχειρηματικό κλάδο (Ashford and et., 2011).



[24] Logo της airport city της
Στοκχόλμης

Πηγή : www.airportcitystockholm.com

[25] Logo της airport city της
Βαρσοβίας

Πηγή : www.moodiereport.com



Οι βασικές προκλήσεις και τα κύρια θέματα, που καλούνται να αντιμετωπίσουν περιλαμβάνουν τέσσερις βασικές συνιστώσες. Μια από τις βασικές είναι η συνεργασία μεταξύ των φορέων διαχείρισης, των αεροπορικών εταιρειών και της τοπικής κοινωνίας. Επιπλέον η κυβέρνηση παίζει καθοριστικό ρόλο στη στήριξη της ανάπτυξης ενός τέτοιου μοντέλου. Η βιωσιμότητα του αεροδρομίου, ιδίως περιβαλλοντικά είναι μια πρόκληση η οποία θα πρέπει, παρά τις δυσκολίες να επιτευχθεί, αλλά και ο παράγοντας της χωρικής ολοκλήρωσης έχει ιδιαίτερη σημασία, γιατί η πόλη – αεροδρόμιο αποτελεί μια οντότητα στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή η οποία πρέπει να ενσωματωθεί ομαλά (Ashford and et., 2011).

Ουσιαστικά αυτή η μεταστροφή των αεροδρομίων αποτελεί την αλλαγή του τρόπου ανάπτυξής τους αλλά και του ρόλου τους, και απαιτεί έναν οργανωμένο σχεδιασμό. Σε αυτό σημαντικό ρόλο θα παίξουν και τα Στρατηγικά Σχέδια Ανάπτυξης των

αεροδρομίων τα οποία θα πρέπει να εστιάσουν όχι μόνο στην αεροναυτική λειτουργία των αεροδρομίων αλλά και στην διάταξη της εμπορικής δραστηριότητας καθώς και στην αποτελεσματικότητά τους.

4.3 Το φαινόμενο της αεροτρόπολης

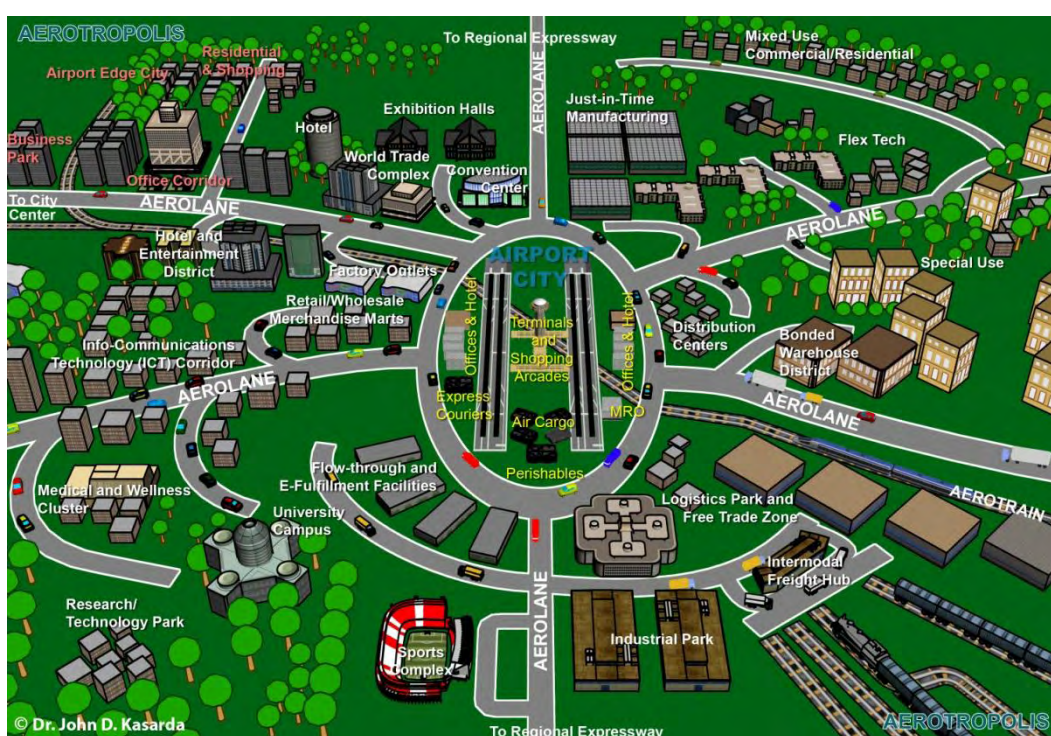
Οι αναπτυσσόμενες πόλεις γύρω από τα αεροδρόμια, σε συνδυασμό με την μεγάλη εμπορική ανάπτυξη των αεροσταθμών, οδήγησε στην ανάδειξη μιας νέας αστικής μορφής, πιο εξελιγμένη από το μοντέλο airport –city, σε αυτό της αεροτρόπολης – aerotropolis. Το μοντέλο αυτό σχεδιασμού επιδιώκει να ενισχύσει τα παγκόσμια και τοπικά οφέλη, συνδυάζοντας τον σχεδιασμό των αεροδρομίων με τον αστικό σχεδιασμό και τον ρόλο των επιχειρήσεων ούτως ώστε η περιοχή του αεροδρομίου να γίνει οικονομικά πιο αποδοτική, πιο ελκυστική και βιώσιμη (Kasarda, 2011).

Η αεροτρόπολη αποτελεί έναν νέο τύπο αστικής μορφής ο οποίος περιλαμβάνει αεροπορικές δραστηριότητες και συναφείς επιχειρήσεις σε μια ακτίνα εικοσιπέντε χιλιομέτρων από τα αεροδρόμια (Kasarda, 2008 Α). Εμφανίζοντας κοινά χαρακτηριστικά με την παραδοσιακή μητρόπολη, η οποία αποτελείται από έναν κεντρικό αστικό πυρήνα και τα προάστια, η αεροτρόπολη αποτελείται από την πόλη – αεροδρόμιο και την ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου στην οποία αναπτύσσονται επιχειρήσεις αλλά και δραστηριότητες σχετικές με το αεροδρόμιο (Peneda, 2011).

Οι σύγχρονες απαιτήσεις, εξελίσσουν την αεροτρόπολη μορφολογικά, αναπτύσσοντας ένα πλέγμα γραμμικών φορέων και τομέων καθώς και αυτοκινητοδρόμους με ταχύτατες συνδέσεις. Ο πυρήνας της αεροτρόπολης αποτελείται από την πόλη –αεροδρόμιο η οποία αναπτύσσεται χάρη στις οδικές αρτηρίες, οι οποίες συμπληρώνονται από γρήγορες σιδηροδρομικές συνδέσεις (επιβατικές και εμπορευματικές), ταξί, λεωφορεία αλλά και από τις υποδομές του αερολιμένα με τις εμπορευματικές δραστηριότητες. Η ευρύτερη αεροτρόπολη αναπτύσσεται ακτινικά γύρω από τον πυρήνα, μέσω των clusters που σχηματίζονται και περιλαμβάνουν εταιρείες που σχετίζονται με τον αερολιμένα και οικιστικά συγκροτήματα (Donahue, 2010).



Στην περιφέρεια της πόλης - αεροδρόμιο, επιχειρήσεις οι οποίες είναι συνδεδεμένες με την αεροπορική λειτουργία αλλά και άλλες οι οποίες στηρίζονται σημαντικά στον παράγοντα χρόνος, αναδύονται και αναπτύσσονται. Οι σύγχρονες βιομηχανίες αντιλαμβάνονται το πλεονέκτημα της χωροθέτησής τους κοντά στα αεροδρόμια, για το λόγο ότι έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα της ύπαρξης logistics, γεγονός που έχει θετική επίδραση στην ευρύτερη περιοχή εξαιτίας της εμπορικής και βιομηχανικής ανάπτυξης, ιδιαίτερα στις βιομηχανίες μεταποίησης και διανομής (Kasarda, 1998/1999).



[26] Η σχηματική απεικόνιση της αεροτρόπολης σύμφωνα με τον Kasarda

Πηγή: www.aerotropolis.com

Η αεροτρόπολη αποτελεί τον κόμβο για τις διεθνείς και εγχώριες μεταφορές κυρίως ευπαθών προϊόντων όπως φαρμακευτικά προϊόντα, είδη μικροηλεκτρονικής, υψηλής τεχνολογίας εξοπλισμό καθώς και μεγάλης αξίας αναλώσιμα, προσελκύοντας έτσι τις έδρες μεγάλων εταιρειών υψηλής τεχνολογίας οι οποίες είναι άμεσα συνδεδεμένες με τα μεταφορικά δίκτυα (Lester, 2009).

Έκτος από τις επιχειρήσεις, οι οποίες έλκονται από τις λειτουργίες του αεροδρομίου, η εμφάνιση της αεροτρόπολης μπορεί επίσης να ενισχυθεί από την αυξημένη ροή των επιβατών και κίνηση των εμπορευμάτων, στις αεροπορικές

πύλες, καθώς επίσης και από εμπορικούς τομείς οι οποίοι επιδιώκουν πιο προσιτή οικονομικά και προσβάσιμη γη (Kasarda, 2008 B). Το διαδίκτυο καθώς και το ηλεκτρονικό εμπόριο, έχουν καταστήσει την ταχύτητα και την ευελιξία πιο σημαντικές από την ποιότητα των προϊόντων και τις χαμηλές τιμές, ανάμεσα στην στον ανταγωνισμό των επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα τα logistics να έχουν ηγετική θέση στη διαμόρφωση του συγκριτικού πλεονεκτήματος στις σημερινές επιχειρήσεις (Kasarda, 2001).

4.4 Airport Hubs/Corridors

Η ανάπτυξη της αεροπορικής βιομηχανίας και των δικτύων τους έχει άμεση επίδραση στη στρατηγική θέση των πόλεων. Όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 2 η απελευθέρωση της αεροπορικής κίνησης, έχει οδηγήσει στην εμφάνιση αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους καθώς και σε συμμαχίες μεταξύ των εταιρειών. Οι τελευταίοι έχουν οργανώσει τα δίκτυα τους σε ένα σύστημα το οποίο ονομάζεται «hub and spoke», όπου ορισμένα αεροδρόμια έχουν ηγετικό ρόλο, ως σημεία κόμβοι αλλαγής πτήσεων. Αυτά αεροδρόμια κόμβοι – hubs μπορούν πραγματικά να προσφέρουν ένα ανταγωνιστικό διηπειρωτικό δίκτυο στις πόλεις που εξυπηρετούν (Schaafsma, 2009).

Ουσιαστικά το σύστημα «hub and spoke» βασίζεται στην ικανότητα των αεροδρομίων να ανταποκριθούν στην εξέλιξη της ζήτησης. Αποτελεί ένα σύστημα όπου κάθε αεροπορική εταιρεία στηρίζεται σε ένα αεροδρόμιο κόμβος – hub, το οποίο λειτουργεί σαν βάση διαμετακόμισης επιβατών, με ακτινωτή διάρθρωση των δρομολογίων – spokes. Υπολογίζεται πως ένα «hub» με πέντε «spokes» πενταπλασιάζει τις κινήσεις του σε κάθε «spoke», γιατί ενώ από τη μία μεγαλώνει ο χρόνος του ταξιδιού με την ανταπόκριση στο «hub», από την άλλη δίνονται μεγαλύτερες δυνατότητες για ευρύτερη επιλογή σε ώρα αναχώρησης και τόπο προορισμού (Νασιάδης, 2007).

Πολλά αεροδρόμια έχουν εξελίξει το ρόλο τους σαν μεταφορικά κέντρα. Τα μοντέλα που προαναφέρθηκαν (Airport City, Aerotropolis) καθώς και το μοντέλο «airport corridor» αποτελούν είδη αστικών κόμβων. Κάθε αεροδρόμιο μπορεί να δημιουργήσει αστική ανάπτυξη, αλλά τα αεροδρόμια που αποτελούν κόμβους

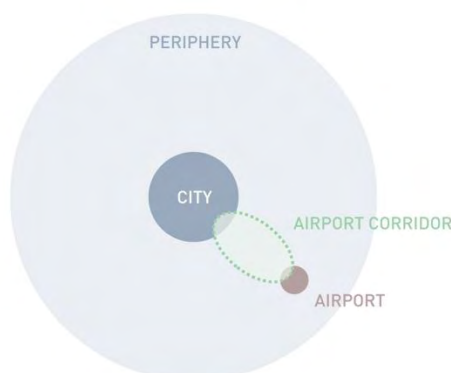


έχουν σαφώς μεγαλύτερες δυνατότητες συνεργασίας μεταξύ των εμπορικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτά και των δικτύων των αεροπορικών εταιρειών (Schaafsma, 2009).

Το μοντέλο «airport corridor» στηρίζεται στην προγραμματισμένη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των της κτηματαγοράς μεταξύ του αεροδρομίου και της πόλης που εξυπηρετεί, η οποία προκύπτει ως αποτέλεσμα των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των παγκόσμιων ροών καθώς και αυτών που συντελούν σε αυτές, και των τοπικών συνθηκών. Αναπτύσσεται ως μια γραμμική αστική ανάπτυξη, η οποία περιλαμβάνει μεγάλα έργα υποδομής, σε περιοχές ανάμεσα στο αεροδρόμιο και στην πόλη εξυπηρέτησης, οι οποίες δεν ήταν υπό ανάπτυξη (Peneda, 2011).

Σύμφωνα με τον Peneda (2011) οι βασικές λειτουργίες που αναπτύσσονται στο «airport corridor» σχετίζονται με πέντε βασικές αγορές:

- ☛ Επιβάτες: Τερματικοί σταθμοί, ξενοδοχεία, εμπόριο
- ☛ Εργαζόμενοι στο αεροδρόμιο: κατοικία, υπηρεσίες
- ☛ Εμπορευματικές μεταφορές: κέντρα logistic
- ☛ Επιχειρηματική κοινότητα: γραφεία, τεχνολογικά πάρκα, συνεδριακά κέντρα και εκθέσεις
- ☛ Επιβάτες- Επισκέπτες: τουρισμός, αναψυχή, ψυχαγωγία, υγεία, εκπαίδευση, θεματικά πάρκα, καζίνο, πολυκέντρα εμπορίου, αθλητικοί χώροι, πανεπιστήμια



Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιου μοντέλου αναπτύσσονται σε περιοχές όπου έχουν τεθεί ειδικές κυβερνητικές δομές ή έχουν εφαρμοστεί μαζικές επενδύσεις για υποδομές και σε περιπτώσεις που οι ίδιες οι αρχές εγγυώνται για την χρηματοδότηση και το μάρκετινγκ. Αυτό το μοντέλο έχει εφαρμοστεί αντίστοιχα στα αεροδρόμια της Ζυρίχης και του Παρισιού, καθώς και της Σιγκαπούρης, του Ντουμπάι και του Χονγκ Κονγκ (Schaafsma, 2009).





ΜΕΡΟΣ Α΄

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΤΑ ΝΕΑ
ΜΟΝΤΕΛΑ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ
ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΧΩΡΟ

58



Κεφάλαιο 5: «Τα νέα μοντέλα αεροδρομίων στον ευρωπαϊκό χώρο»

5.1 Amsterdam Schiphol Airport City

Τα αεροδρόμιο Schiphol του Άμστερνταμ αποτελεί ένα από τα πιο πολυσύχναστα αεροδρόμια της διεθνούς επιβατικής κίνησης στην Ευρώπη. Εκατομμύρια επιβάτες περνούν από το αεροδρόμιο του Άμστερνταμ ετησίως και ένα μεγάλο ποσοστό αυτών είναι επιβάτες που μετεπιβιβάζονται. Στόχος του αεροδρομίου είναι να αποτελεί ένα από τα πρώτα σε προτιμήσεις αεροδρόμια – κόμβους τόσο για την μετεπιβίβαση επιβατών όσο και σαν κόμβος για τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρείες (Nikolaeva, 2012).

Για πολλούς το Schiphol χρήζει μελέτης για το λόγο ότι άρχισε να εφαρμόζει καινοτόμα σχέδια διαχείρισης του πολύ πριν έρθει στο προσκήνιο το μοντέλο της πόλης – αεροδρόμιο. Το 1967 δημιουργήθηκε ο τερματικός σταθμός του αεροδρομίου ο οποίος παρά τις επεκτάσεις και τις ανακαινίσεις λειτουργεί ακόμα και σήμερα. Στη δεκαετία του 1980 η κυβέρνηση της Ολλανδίας εφάρμοσε το πρόγραμμα «MainPorts» για να ενισχύσει τη θέση της χώρας στο διεθνές εμπόριο (Ashford and et., 2011). Έθεσε το αεροδρόμιο του Άμστερνταμ και το λιμάνι του Ρότερνταμ κύριες πύλες της χώρας. Με την επιτυχημένη σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού φορέα δόθηκε έμφαση στην ανάπτυξη του αεροδρομίου, ιδίως με τη δημιουργία εγκαταστάσεων logistics (Schaafsma, 2009).

Το Άμστερνταμ αποφάσισε να αναπτύξει ένα νέο διεθνή επιχειρηματικό πόλο στα νότια της πόλης, με το δαχτυλίδι της περιφερειακής οδού και του σιδηροδρόμου σε έξι χιλιόμετρα απόσταση από το αεροδρόμιο. Η επιχειρηματική αυτή συνοικία «Zuidas» άρχισε να αναπτύσσεται παράλληλα με την κατασκευή του παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου του Άμστερνταμ στη δεκαετία του 1980 (Schaafsma, 2009). Η Zuidas σχεδιάστηκε για να αποτελέσει την κύρια περιοχή για πολυεθνικές εταιρείες και για επιχειρηματική ανάπτυξη και περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο γραφεία και πολυτελείς κατοικίες αλλά και υπηρεσίες (Zhou, 2011).





[28], [29] Επιχειρηματική περιοχή Zuidas

Πηγή: www.skyscrapercity.com, www.remmeltmeijer.nl

Στα μέσα της δεκαετίας του 1990 κατασκευάστηκε ο σιδηροδρομικός σταθμός ο οποίος ενώθηκε με τον τερματικό σταθμό με το Schiphol Plaza. Στο χώρο στεγάστηκαν τα μεταφορικά δίκτυα τα οποία σύνδεσαν το αεροδρόμιο με τα άλλα μεταφορικά μέσα, αλλά και χώροι στάθμευσης. Άλλες δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν γύρω από το Schiphol Plaza ήταν πολυκαταστήματα, εστιατόρια, δύο ξενοδοχεία, καζίνο και κέντρα επικοινωνίας (Ashford and et., 2011).



[30] Τερματικός σταθμός του αεροδρομίου και Schiphol Plaza

Πηγή: www.benthamcrouwel.nl

Το 1998 ήταν η χρονιά στην οποία έγινε η πρώτη αναφορά στο μοντέλο Airport City για την ανάπτυξη του αεροδρομίου Schiphol. Η μετατόπιση της διοίκησης του αεροδρομίου σε μια προσέγγιση πιο σύνθετη και περισσότερο στραμμένη στην επιχειρηματική ανάπτυξη, συνεπάγεται μια αναδιάταξη των προτεραιοτήτων του

αεροδρομίου αλλά και μια αντιμετώπιση νέων προκλήσεων, ούτως ώστε το αεροδρόμιο να αποκτήσει μια δική του ταυτότητα (Nikolaeva, 2012). Ένα από τα φυλλάδια της Schiphol Group (2009) αναφέρει «είναι κάτι περισσότερο από ένα αεροδρόμιο, είναι ένας μοντέρνος μεταφορικός κόμβος που περιλαμβάνει ανθρώπους και επιχειρήσεις, logistics και καταστήματα, πληροφορίες και διασκέδαση».



[31] Η πόλη – αεροδρόμιο του Άμστερνταμ

Πηγή: www.eikongraphia.com

Η πόλη – αεροδρόμιο του Άμστερνταμ χαρακτηρίζεται από υψηλής ποιότητας σχεδιασμό με έμφαση στην εμπορική ανάπτυξη και στην κτηματαγορά. Περιλαμβάνει διάφορες χρήσεις όπως το συγκρότημα του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου, επιχειρηματικά και εμπορικά γραφεία, ξενοδοχεία και απασχολεί περίπου εξήντα χιλιάδες εργαζομένους (Ashford and et., 2011).

Ως αστικό σύμπλεγμα η πόλη – αεροδρόμιο αποτελείται από το κέντρο της πόλης και θεματικά clusters. Τέτοια είναι το Aerospace Exchange στα δυτικά του αεροδρομίου, το Schiphol Cargo World που περιλαμβάνει σταθμούς τρένων και φορτηγών και πάρκο logistics καθώς και cluster εκπαίδευσης με πανεπιστήμια και ινστιτούτα. Επιπλέον στο αεροδρόμιο αναπτύσσεται το πρωτοπόρο Eco Barrier για τη μείωση των θορύβων αλλά και συμπλέγματα ξενοδοχείων με γήπεδα γκολφ (Ashford and et., 2011).

Το αεροδρόμιο του Schiphol αποτελεί σήμερα έναν από τους βασικούς οικονομικούς πόλους τόσο της Ολλανδίας, όσο και της ίδιας της πόλης του

Άμστερνταμ. Για το λόγο αυτό, πέρα από την ανάπτυξη του μοντέλου Airport City, η διοίκηση του αεροδρομίου έχει ως στόχο να αναπτύξει και το μοντέλο του Airport Corridor. Επιδιώκει ουσιαστικά να ενσωματώσει λειτουργικά τη Zuidas και την πόλη – αεροδρόμιο μέσα στο αστικό τοπίο της πόλης μέσω μεταφορικών κόμβων (Schaafsma, 2009).

5.2 Frankfurt Airport City

Το διεθνές αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης είναι το τρίτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ευρώπης με περίπου πενήντα εκατομμύρια επιβάτες και δύο εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ετησίως. Η ιστορία της ανάπτυξης του αερολιμένα, μοιάζει πολύ με αυτή του Άμστερνταμ. Στα μέσα της δεκαετίας του 1955 άρχισε μια μικρή ανάπτυξη μέχρι τη δεκαετία του 1970. Από τότε και μέχρι το 1984 άρχισε η ταχεία ανάπτυξη, μέχρι και σήμερα όπου το αεροδρόμιο αποτελεί από τους βασικότερους κόμβους – hubs της Ευρώπης (Wijk, 2007).

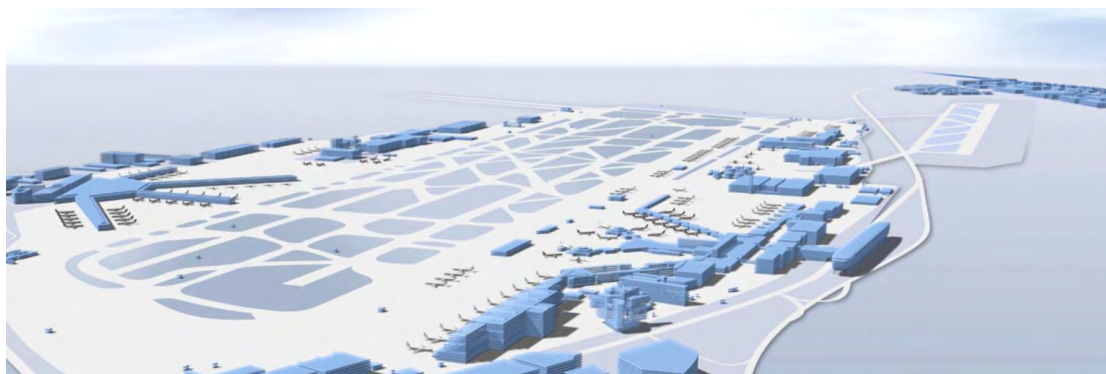
Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και στις αρχές του 1990 το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης καθιερώνεται ως ένας από τους σημαντικότερους κόμβους για τις διεθνείς και εγχώριες πτήσεις. Λόγω των περιβαλλοντικών ζητημάτων, της τοποθεσίας του κοντά σε δάσος και του πιθανού ανταγωνισμού με την πόλη της Φρανκφούρτης, το αεροδρόμιο αναγκάστηκε να περιοριστεί ως προς την αστική του ανάπτυξη (Wijk, 2007). Για το λόγο αυτό αποτελεί ένα παράδειγμα αεροδρομίου, γιατί κατάφερε να ανανεωθεί στο εσωτερικό του και με τον τρόπο αυτό κατάφερε να αναβαθμίσει την ευρύτερη περιοχή αλλά και να αναπτύξει την τοπική οικονομία (Schaafsma, 2005).

Το μοντέλο Airport City που εφαρμόζεται στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης έχει να αντιμετωπίσει το ζήτημα του περιορισμένου χώρου. Αυτό το ζήτημα φαίνεται να το αντιμετωπίζει επιτυχώς. Το αεροδρόμιο περιορίζεται από την μητροπολιτική περιοχή αν και πρόσφατα έχουν ξεκινήσει να αναπτύσσονται κέντρα logistics καθώς και επιχειρηματικά κέντρα, ώστε να αξιοποιηθεί η περιοχή προς ζήτηση (Kasarda, 2008 Α).



Η ανάπτυξη του αεροδρομίου ξεκίνησε αρχικά με την προσπάθεια ενίσχυσης της δυναμικότητας, εξυπηρετώντας περισσότερες πτήσεις ημερησίως. Το κατάφερε αυτό το 1984 όταν άνοιξε ένα δεύτερο διάδρομο προσγείωσης και απογείωσης ενώ παράλληλα έφτιαξε και υπόγειο σιδηροδρομικό σταθμό. Το 2000 η κυβέρνηση προώθησε τη δημιουργία τρίτου διαδρόμου και σήμερα το αεροδρόμιο, παρουσιάζει έντονη ανάπτυξη σε γραφεία, εγκαταστάσεις εμπορευμάτων, ξενοδοχεία, συνεδριακά κέντρα και εμπορικά καταστήματα (Moore-Wilton, 2007).

Οι βασικές περιοχές που απαρτίζουν την πόλη – αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης είναι το Frankfurt Airport Centre I και II στους δύο τερματικούς σταθμούς αντίστοιχα με γραφεία και συνεδριακούς χώρους, η Cargo City South, η Air Cargo Center/Airbizz και η Cargo City North μέσα στο χώρο του αεροδρομίου. Επιπλέον στον πρώτο τερματικό σταθμό βρίσκεται το Airport City Mall με καταστήματα και εστιατόρια και στο δεύτερο το Main Airport Center με γραφεία (Conventz, 2009).



[32] Μοντέλο της πόλης – αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης

Πηγή: Frankfurt Airport

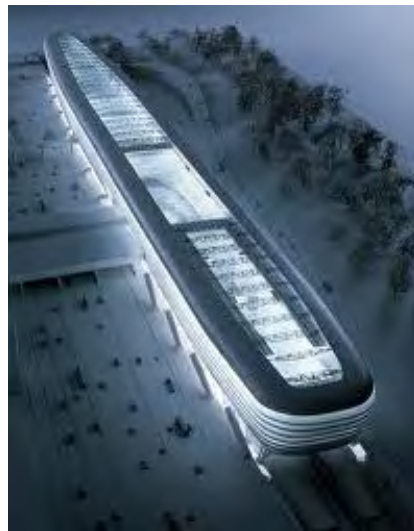
Στο χώρο του αεροδρομίου δραστηριοποιούνται περίπου πεντακόσιες επιχειρήσεις ενώ απασχολούνται εβδομήντα χιλιάδες εργαζόμενοι. Με ένα αποδοτικό και ταχύτατο δίκτυο σιδηροδρόμου που συνδέει επιβάτες από την Ευρώπη και κατοίκους της περιοχής, το αεροδρόμιο έχει γίνει ένα πραγματικό επιχειρηματικό κέντρο (Conventz, 2009). Αξιοσημείωτη είναι και η ύπαρξη της μεγαλύτερης κλινικής αεροδρομίου η οποία εξυπηρετεί τριάντα έξι χιλιάδες ασθενείς ετησίως (Kasarda, 2008 Α).

Από τις πιο χαρακτηριστικές υποδομές της πόλης – αεροδρόμιο είναι το κτήριο «Square» ή αλλιώς Airrail Center το οποίο στεγάζει γραφεία, καθώς τις εταιρείες KPMG, Lufthansa και χώρους για τα δύο ξενοδοχεία Hilton, ενώ συνδέεται άμεσα με

τον πρώτο τερματικό σταθμό Το κτίριο αυτό αποτελεί ένα αρχιτεκτονικό επίτευγμα, με εξαιρετικό σχεδιασμό και καινοτόμες χρήσεις, το οποίο φτάνει τα εξακόσια εξήντα μέτρα μήκος (www.thesquaire.com, πρόσβαση 15/01/2013).

[33], [34] Square

Πηγή: www.skyscrapercity.com, www.vebidoo.de



Μια άλλη χαρακτηριστική περιοχή του αεροδρομίου είναι μια πρώην περιοχή κατοικίας η οποία άνηκε στην αμερικανική πολεμική αεροπορία. Η «Gateway Gardens» από το 2005 αναπτύσσεται ούτως ώστε να φιλοξενήσει επιχειρήσεις και εταιρείες σχετικές με το αεροδρόμιο. Η περιοχή θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι το 2016 και θα αποτελείται από συγκροτήματα κτιρίων υψηλής αρχιτεκτονικής αισθητικής (www.frankfurt-airport.com, πρόσβαση 16/01/2013).

**[35] Gateway Gardens**

Πηγή: www.deutsches-architektur-forum.de

Τέλος μια περιοχή που είναι υπό δημιουργία είναι η Mönchhof Site η οποία θα αποτελεί την ιδανική βάση για διανομή προϊόντων και υπηρεσιών στην μητροπολιτική περιοχή της Φρανκφούρτης αλλά και άλλες μελέτες που αφορούν

συγκροτήματα κτιρίων όπως το New Corporate Headquarters, το Winglet, το Building 570 και 201, το Airport City west, το Propeller και τον τρίτο τερματικό σταθμό (www.frankfurt-airport.com, πρόσβαση 16/01/2013).

5.3 Manchester Airport City

Το αεροδρόμιο του Μάντσεστερ είναι το τρίτο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο στο Ηνωμένο Βασίλειο μετά το Χίθροου και το Γκάτγουικ, ενώ αποτελεί την διεθνή πύλη εισόδου για τη βόρεια Αγγλία. Έχει προβλεφθεί ότι το αεροδρόμιο θα διπλασιάσει τους δεκαοχτώ εκατομμύρια επιβάτες που είχε το 2011 σε τριάντα έξι εκατομμύρια μέχρι το 2030. Σε αντίθεση με τα αεροδρόμια Χίθροου και Γκάτγουικ, στο αεροδρόμιο του Μάντσεστερ, υπάρχει ελεύθερη γη για επέκταση, η οποία το 2011 επιλέχθηκε σαν ζώνη για την ανάπτυξη επιχειρήσεων (www.airportcity.co.uk, πρόσβαση 17/01/2013).

Το 2012 το αεροδρόμιο ξεκίνησε να υλοποιεί το στόχο, που είχε εδώ και πολλά χρόνια και να ακολουθήσει το μοντέλο της πόλης – αεροδρόμιο. Το πλάνο αυτό αποτελεί ένα από τα πιο φιλόδοξα σχέδια του Ηνωμένου Βασιλείου, με στόχο να προσφέρει παγκόσμιας κλάσης, δραστηριότητες επιχειρηματικές και αναψυχής και να αποτελέσει έναν προσιτό και κυρίαρχο εμπορικό προορισμό (Osborne, 2012).



[36] Μελέτη της Manchester Airport City

Πηγή: www.5plusarchitects.com

Το μοντέλο που θα ακολουθήσει βασίζεται στα πρότυπα της πόλης – αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης. Η βασική στρατηγική είναι να αναπτυχθούν εγκαταστάσεις logistics, παραγωγής, γραφείων και αναψυχής. Δύο κύριες ζώνες θα υποδεχτούν αυτές τις δραστηριότητες. Η πρώτη ζώνη θα βρίσκεται δίπλα στο σιδηροδρομικό σταθμό του αεροδρομίου και βόρεια του αυτοκινητοδρόμου M56, όπου εκεί θα εγκατασταθούν κυρίως ξενοδοχεία, γραφεία και εγκαταστάσεις παραγωγής. Ο δεύτερος πυρήνας θα αναπτύσσεται κοντά στο υπάρχον κέντρο εμπορευμάτων (Prior, 2012).

Πιο συγκεκριμένα η ανάπτυξη της πόλης – αεροδρόμιο θα περιλαμβάνει εγκαταστάσεις logistics ούτως ώστε να παρέχει χώρους για την παραμονή των εμπορευμάτων αλλά και χώρο ανάπτυξης επιχειρήσεων, ο οποίος θα περιλαμβάνει υψηλής ποιότητας ούτως ώστε να υπάρχει παγκόσμια προσέλκυση. Ένας σημαντικός τομέας ανάπτυξης στο χώρο της πόλης – αεροδρόμιο θα είναι αυτός της υγείας. Εκμεταλλευόμενοι την εγγύτητα με κοντινό νοσοκομείο θα δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη επιχειρήσεων σχετικές με τον τομέα της υγείας. Τέλος θα αναπτυχθούν χρήσεις όπως ξενοδοχεία και λοιπές δραστηριότητες αναψυχής και λιανικού εμπορίου για την εξυπηρέτηση τόσο του επιβατικού κοινού όσο και του εργατικού δυναμικού (Manchester City Council, 2011).



[37] Masterplan της Manchester Airport City

Πηγή: www.5plusarchitects.com

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

67





ΜΕΡΟΣ Β΄

ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΓΕΝΙΚΑ
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

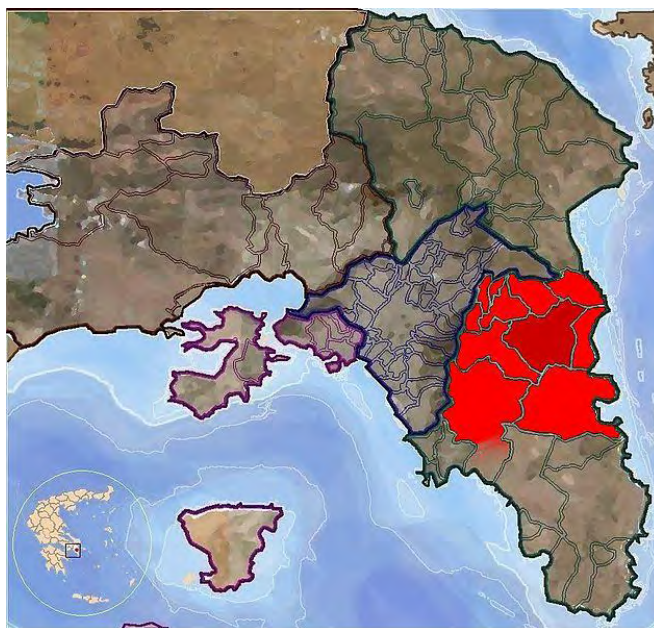
68



Κεφάλαιο 6: «Γενικά χαρακτηριστικά της περιοχής των Μεσογείων»

6.1 Γενικά στοιχεία για την περιοχή

Τα Μεσόγεια, τα οποία αποτελούν το βασικό τμήμα της περιοχής μελέτης, αποτελούνται από ένα σύνολο δήμων της Ανατολικής Αττικής, της Περιφέρειας Αττικής, οι οποίοι αναπτύσσονται ανατολικά του όρους Υμηττού, το οποίο αποτελεί και το φυσικό όριο από το λεκανοπέδιο Αθηνών. Οι δήμοι που απαρτίζουν τα Μεσόγεια σύμφωνα με το σχέδιο Καλλικράτης είναι οι Ραφήνας – Πικερμίου, Παλλήνης (Παλλήνη, Γέρακας, Ανθούσα), Παιανίας (Παιανία, Γλυκά Νερά), Σπάτων – Αρτέμιδος, Κρωπίας και Μαρκοπούλου (Υπουργείο Εσωτερικών).



[38] Τα Μεσόγεια σε σχέση με την Αττική
Πηγή: el.wikipedia.org

Η περιοχή σύμφωνα με την απογραφή του 2011 έχει συνολικό μόνιμο πληθυσμό 185.517 κατοίκους ενώ η συνολική της έκταση είναι 378,55 τετραγωνικά χιλιόμετρα (ΕΛ.ΣΤΑΤ.).

Η γεωμορφολογία της περιοχής αποτελεί σύνθεση πεδινών και εύφορων τμημάτων γης και παρουσιάζει ελαφρά κυματοειδές ανάγλυφο το οποίο δημιουργείται από διάσπαρτες εδαφικές εξάρσεις και μικρούς λόφους. Ένα από τα χαρακτηριστικά της περιοχής είναι το μεγάλο μήκος ακτών. Το κλίμα χαρακτηρίζεται ήπιο και ανήκει στον ημίξηρο, μεσογειακό τύπο, ενώ δεν υπάρχουν ποτάμια μόνιμης ροής, ούτε

άλλου τύπου υδατοσυλλογές (Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου, 1997).

Η περιοχή των Μεσογείων έχει να επιδείξει σημαντικότερα αρχαιολογικά και ιστορικά μνημεία, τα οποία μαρτυρούν την πρώιμη κατοίκισή της, ενώ η συστηματική καλλιέργεια της ελιάς και του αμπελιού, αποτελούν παράγοντα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής από την αρχαιότητα (Σταύρου, 2006).

Τα Μεσόγεια, μαζί με το Θριάσιο πεδίο και τον κάμπο του Μαραθώνα, από την αρχαιότητα αποτελούσαν την παραγωγική περιοχή της Αθήνας. Μέσα στη διαχρονική τους πορεία τα Μεσόγεια αποτέλεσαν ζωτικό χώρο της Αθήνας, λόγω του γόνιμου εδάφους. Η συστηματική αμπελοκαλλιέργεια και η μετατροπή πολλών νοικοκυριών σε μικροπαραγωγούς κρασιού, χαρακτήριζε την περιοχή από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα ενώ περί τα μέσα του αιώνα εμφανίζονται οι πρώτες οινοπαραγωγικές μονάδες, δίνοντας νέα ώθηση στην οικονομική αλληλεξάρτηση των Μεσογείων με την Αθήνα (Γκάμα, 2006).

Μέχρι και τις αρχές τις δεκαετίας του 1990 η περιοχή των Μεσογείων, διατηρούσε στο εσωτερικό της έναν παραδοσιακό αγροτικό χαρακτήρα. Η έντονη αστικοποίηση της Αθήνας κατά την μεταπολεμική περίοδο περιορίστηκε προς τα ανατολικά με φυσικά όρια τους ορεινούς όγκους Πεντέλης και Υμηττού. Βέβαια από τις αρχές τις δεκαετίας του 1980 άρχισε να παρατηρείται μια αύξηση του πληθυσμού, ιδιαίτερα στις περιοχές παραθεριστικής κατοικίας στα παράλια, οι οποίες αναπτύσσονται με ταχύτατους ρυθμούς, συμβάλλοντας έτσι στην ένταση του φαινομένου της αστικοποίησης (Λαϊνός, 2010).

Τα Μεσόγεια παρουσιάζουν έντονη τάση αστικοποίησης και η άμεση εξάρτησή τους με την Αθήνα τα καθιστά χώρους εκτόνωσης, της έντονης εξάπλωσης που παρουσιάζει η πρωτεύουσα τις τελευταίες δεκαετίες. Η Αθήνα με την συνεχή εξάπλωση του αστικού ιστού της, τείνει να καταλάβει τον ευρύτερο εξωαστικό χώρο της Αττικής, πέρα από τα όρια του λεκανοπεδίου, με μεγαλύτερη ένταση στην περιοχή. Τα Μεσόγεια αποτελούν την περιοχή υποδοχής κατοίκων που επιδιώκουν να ζήσουν σε ένα περιβάλλον σαφώς καλύτερο από το περιβαλλοντικά υποβαθμισμένο της Αθήνας (Σταύρου, 2006).



Τα τελευταία είκοσι χρόνια η περιοχή των Μεσογείων αντιμετωπίζει μια σημαντική μεταβολή στην εικόνα του τοπίου της. Ο αγροτικός χαρακτήρας της περιοχής αλλάζει θεαματικά και οι εκτεταμένοι αμπελώνες παραχωρούν τη θέση τους στην ταχύτατη αστική ανάπτυξη. Η έντονη αστικοποίηση σε συνδυασμό με τη δημιουργία μεγάλης κλίμακας έργων όπως τα δίκτυα μεταφορικών υποδομών, οι αθλητικές εγκαταστάσεις και οι πολυχώροι εμπορίου και αναψυχής αλλά κυρίως η κατασκευή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα, έχουν αλλάξει σε σημαντικό βαθμό την ταυτότητα των Μεσογείων (Γκάμα, 2006).

Οι έντονες πιέσεις που δέχονται τα Μεσόγεια έχουν αλλάξει τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην περιοχή. Χρήσεις που κατά κύριο λόγο συνδέονται με τις ανάγκες των κατοίκων της Αθήνας, εμφανίζονται στο τοπίο των Μεσογείων. Ιδιαίτερα η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, στα πλαίσια της αναβάθμισης του ρόλου της Αθήνας ως μητροπολιτικό κέντρο, οδήγησε στην συσσώρευση νέων δραστηριοτήτων και επομένως στην χωρική αλλά και κλαδική αναδιάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων και της απασχόλησης στην περιοχή (Σταύρου, 2006).

Η μεταστροφή στην οικονομική βάση και στην ανταγωνιστικότητα των πόλεων στις αρχές τις δεκαετίες του 1990 αποτέλεσε έναν ακόμη παράγοντα στον μετασχηματισμό της πεδιάδας των Μεσογείων. Η μετάβαση σε οικονομίες μεταποίησης και υπηρεσιών άλλαξε τη φύση των δραστηριοτήτων, με αποτέλεσμα να ασκούνται πιέσεις για ανάπτυξη εμπορικών και επιχειρησιακών επενδύσεων (Λαϊνάς, 2010).

6.2 Τα μεγάλα έργα ανάπτυξης

Μεταφορικές υποδομές

Η αλλαγή της εικόνας των Μεσογείων οφείλεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στα μεγάλα έργα υποδομής τα οποία υλοποιήθηκαν τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Η διεξαγωγή των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 αποτέλεσε την αφορμή για να δρομολογηθούν μια σειρά από σημαντικά έργα για την Αττική. Παράλληλα η κατασκευή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, που είναι και το αντικείμενο μελέτης, αποτέλεσε αναμφισβήτητα ένα από τα μεγαλύτερα έργα, το οποίο έχει επιφέρει σημαντικές

αλλαγές στην γεωγραφία και στην οικονομία της περιοχής. Σημαντικό επακόλουθο της λειτουργίας του αεροδρομίου ήταν δημιουργία νέων μεταφορικών δικτύων οι οποίες θα καλύψουν τις ανάγκες που θα δημιουργούνταν. Παράλληλα με αυτές, μια σειρά από νέες δραστηριότητες έκαναν την εμφάνισή τους οι οποίες αποκτούν σημαντική εμβέλεια σε όλο το νομό.

Μια κατηγορία έργων που έδωσε ώθηση στην ανάπτυξη των Μεσογείων είναι αυτά που σχετίζονται με τις μεταφορές. Ένα από τα σημαντικότερα έργα είναι η Αττική Οδός η οποία αποτελεί τον περιφερειακό δακτύλιο της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας αλλά και τον κορμό του οδικού δικτύου της Αττικής. Η Αττική Οδός αποτελεί έναν από τους πιο σύγχρονους αυτοκινητοδρόμους στην Ελλάδα με μήκος 65 χιλιόμετρα. Αποτελεί συνδυαστικό κρίκο του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι) αφού ενώνει την Εθνική οδό Αθηνών – Λαμίας με την Εθνική οδό Αθηνών – Κορίνθου (www.aodos.gr, πρόσβαση 19/01/2013).



[39] Αττική οδός – Κόμβος αεροδρομίου

Πηγή: www.aodos.gr

Η Αττική Οδός αποτελείται από δύο τμήματα. Το πρώτο τμήμα είναι η Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων μήκους 52 χλμ. Και το δεύτερο τμήμα είναι η Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού, μήκους 13 χλμ. Είναι ένας κλειστός αυτοκινητόδρομος και η χρήση του επιτρέπεται επιλεκτικά μέσω διοδίων.

Είναι οδός με 3 λωρίδες κυκλοφορίας και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης, η οποία έχει χαρακτήρα αστικό – περιαστικό. Μέσω των πολλών κόμβων και κάθετων διαβάσεων δεν διχοτομεί τόπους και περιοχές από όπου περνά (www.aodos.gr Α, πρόσβαση 19/01/2013).

Η Αττική Οδός έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN's) ως έργο προτεραιότητας για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας αλλά και για τη χώρα γενικότερα. Αποτελεί ένα από τα βασικότερα έργα που διασχίζουν την περιοχή των Μεσογείων και αποτελεί τον κύριο οδικό άξονα που οδηγεί στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Η σημαντικότητα του φαίνεται και στο γεγονός ότι μειώθηκαν σημαντικά οι χρονοαποστάσεις και η πρόσβαση στην περιοχή των Μεσογείων γίνεται πιο εύκολα και πιο γρήγορα ενώ χαρακτηριστικό είναι ότι η Αττική Οδός εκτιμάται ότι αφομοιώνει καθημερινά το 8% της συνολικής κίνησης του λεκανοπεδίου (Κουρτέλη και Μανουσάκης, 2001).

Παράλληλα με τη δημιουργία της Αττικής Οδού, επεκτείνεται το δίκτυο σταθερής τροχιάς με την δημιουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου και την επέκταση του μετρό μέχρι το αεροδρόμιο. Η έναρξη της λειτουργίας του προαστιακού σιδηροδρόμου συνέπεσε με την διεξαγωγή των Ολυμπιακών αγώνων και η πρώτη γραμμή που δόθηκε στην κυκλοφορία εξυπηρέτησε τις μετακινήσεις από και προς το αεροδρόμιο. Σήμερα ο προαστιακός σιδηρόδρομος συνδέει το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» με το σιδηροδρομικό δίκτυο Αθήνας – Θεσσαλονίκης αλλά και με τον Πειραιά, καθώς και με το Κιάτο, όπου συναντά την σιδηροδρομική γραμμή για Πάτρα (www.trainose.gr, πρόσβαση 19/01/2013).

Παράλληλα με τη δημιουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου, το 2004 προστίθεται στο δίκτυο του μετρό μια νέα επέκταση της γραμμής 3. Με τη δημιουργία του σταθμού της Δουκίσσης Πλακεντίας, οι συρμοί που φτάνουν από το σταθμό του Συντάγματος αναδύονται στην επιφάνεια και μέσω των γραμμών του προαστιακού σιδηροδρόμου κατευθύνονται στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» (www.ametro.gr, πρόσβαση 19/01/2013).



Εμπορικές και άλλες δραστηριότητες

Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών στην περιοχή των Μεσογείων έφερε μια πληθώρα αλλαγών στο τοπίο των Μεσογείων με το φαινόμενο της αστικής διάχυσης να αποτελεί μια πραγματικότητα. Χρήσεις που κατά κύριο λόγο εμφανίζονταν στο κέντρο της Αθήνας μεταφέρονται στον περιαστικό χώρο, εκμεταλλευόμενες την εγγύτητα και την εύκολη πρόσβαση. Χρήσεις όπως ξενοδοχεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής και θεματικά πάρκα κάνουν την εμφάνισή τους στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου, σε συνδυασμό με πλήθος μεταποιητικών μονάδων, αλλάζοντας ριζικά την αγροτική εικόνα της περιοχής.

Το 2000 στην περιοχή των Σπάτων δημιουργήθηκε το Αττικό Ζωολογικό Πάρκο. Το πάρκο εκτείνεται σε μια έκταση 200 στρεμμάτων και φιλοξενεί πάνω από 2000 ζώα. Από το 2000 μέχρι σήμερα στο πάρκο συνεχώς προστίθενται νέα τμήματα ενώ η εύκολη πρόσβασή του λόγω της εγγύτητας στην Αττική οδό το καθιστά εύκολο προορισμό για κάθε επισκέπτη. Η διοίκηση του πάρκου έχει στόχο τα επόμενα χρόνια να δημιουργήσει δύο νέα θεματικά πάρκα σε όμορες εκτάσεις, τα οποία θα περιλαμβάνουν τη «Δεινοσαυρόπολις», ένα μουσείο εξέλιξης με έμφαση στην εποχή των Δεινοσαύρων καθώς και την «Ωκεανόπολις», ένα πρότυπο ενυδρείο (www.atticapark.com, πρόσβαση 25/01/2013).

Μια άλλη μεγάλη δραστηριότητα που αναπτύχθηκε δίπλα στο Αττικό Ζωολογικό Πάρκο είναι το εκπαιδευτικό χωριό «McArthur Glen Designer Outlet Athens». Η γνωστή αλυσίδα, η οποία δραστηριοποιείται στον ευρωπαϊκό χώρο άρχισε να λειτουργεί το 2011. Αποτελεί ένα υπαίθριο πολυκέντρο το οποίο αναπτύσσεται σε δύο επίπεδα συνολικής έκτασης 21.000 τ.μ. και περιλαμβάνει επώνυμα καταστήματα με εκπαιδευτικά είδη, εστιατόρια και καφετέριες καθώς και θέσεις στάθμευσης. Στόχος της διοίκησης είναι αποτελέσει πόλο έλξης για τουρίστες που επισκέπτονται την πρωτεύουσα λόγω της εύκολης πρόσβασης ενώ χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι προσφέρει νέες θέσεις εργασίας στην περιοχή αφού απασχολεί χίλιους εργαζομένους (www.mcarthurglen.com, πρόσβαση 25/01/2013).

Στον ίδιο χώρο που δραστηριοποιείται το εκπαιδευτικό χωριό ένα άλλο εμπορικό κέντρο κάνει την εμφάνισή του. Το Smart Park λειτουργεί από το 2011 και αποτελεί



το πρώτο υβριδικό εμπορικό πάρκο στην Ελλάδα, το οποίο αναπτύσσεται σε μια έκταση 91 στρεμμάτων εκ των οποίων τα 30 στρέμματα έχουν διαμορφωθεί σε χώρους πρασίνου. Το πάρκο περιλαμβάνει μεγάλα επώνυμα εμπορικά καταστήματα, πολυχώρους αναψυχής καθώς και εστιατόρια και καφετέριες, ενώ αναμένεται να δημιουργηθούν ακόμα ένας πολυκινηματογράφος και ένα εμπορικό κατάστημα γνωστής αλυσίδας (www.smartpark.com.gr, πρόσβαση 03/02/2013).

**[40] McArthur Glen Designer Outlet
Athens**

Πηγή: www.mcarthurglen.com



[41] Smart Park

Πηγή: www.smartpark.com.gr

Μια ακόμα συγκέντρωση δραστηριοτήτων παρατηρείται στον Σταθμό Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ), μεταξύ Κάντζας και Παιανίας στο 40,2 χλμ της Αττικής Οδού. Στο συγκεκριμένο σταθμό έχουν δημιουργηθεί δραστηριότητες που εξυπηρετούν τους διερχόμενους οδηγούς, αλλά και άλλες με πιο σημαντικές το ξενοδοχείο 4 αστέρων Holiday Inn Attica και το συγκρότημα γραφείων το οποίο φιλοξενεί γνωστό τηλεοπτικό κανάλι (www.aodos.gr, πρόσβαση 29/01/2013).

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 άφησαν πίσω τους μια πληθώρα αθλητικών εγκαταστάσεων. Στην περιοχή του Μαρκόπουλου δημιουργήθηκαν το Ολυμπιακό Σκοπευτήριο καθώς και το Ολυμπιακό Ιππικό κέντρο. Η ανώνυμη εταιρεία Ολυμπιακά Ακίνητα έχει αναλάβει τη διαχείριση αυτών των χώρων οι οποίοι επιδιώκεται να χρησιμοποιηθούν πέρα από αθλητικές δραστηριότητες, και για πολιτιστικές και τουριστικές χρήσεις (www.ggoa.gr, πρόσβαση 04/02/2012).

6.3 Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών

Η ανάγκη επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας θέτει στην περιοχή των Μεσογείων μια νέα σειρά δεδομένων. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής 2021 θέτει μια σειρά από νέους στόχους και δίνει νέες κατευθύνσεις τόσο για την περιοχή των Μεσογείων όσο και το ρόλο του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου στο άρθρο 6 τα Μεσόγεια ορίζονται ως πόλος διαπεριφερειακής εμβέλειας, και περιλαμβάνουν το πάρκο αεροδρομίου, τους οικισμούς Κορωπίου, Παλλήνης και Σπάτων καθώς και τους υποδοχείς επιχειρηματικών δραστηριοτήτων των οικισμών. Στο άρθρο 9 όπως διαμορφώνεται η χωροταξική οργάνωση τα Μεσόγεια αποτελούν υποενότητα της χωρικής ενότητας της Ανατολικής Αττικής, ενώ στην οργάνωση του οικιστικού δικτύου η Παλλήνη, το Κορωπί και η Ραφήνα αποτελούν διαδημοτικά κέντρα ευρείας ακτινοβολίας εκτός της χωρικής ενότητας Αθήνας – Πειραιά, ενώ για τους υπόλοιπους δήμους της περιοχής ορίζονται οι έδρες τους δημοτικά κέντρα τα οποία θα έχουν ανεπτυγμένο διοικητικό χαρακτήρα.

Στο άρθρο 10 παρουσιάζονται οι κατευθύνσεις και τα μέτρα για την περιοχή των Μεσογείων. Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου για τη χωρική υποενότητα Μεσογείων δίνεται κατεύθυνση για ενίσχυση της συγκέντρωσης δραστηριοτήτων υψηλής τεχνολογίας, έρευνας και καινοτομίας στους θεσμοθετημένους υποδοχείς αναπτυξιακών δραστηριοτήτων για το Κορωπί, τα Σπάτα και την Παιανία αλλά και στον ευρύτερο πόλο της περιοχής του αεροδρομίου, παράλληλα με την οργάνωση των διαμεταφορών και των υπηρεσιών εφοδιαστικής διαχείρισης.

Ιδιαίτερα δίνεται κατεύθυνση για ενίσχυση του πρωτογενή τομέα, και προστασία της παραδοσιακής καλλιέργειας αμπελιού κάτι που επισημαίνεται και στο άρθρο 19 αλλά και σύνδεσή του με το τουριστικό προϊόν. Παράλληλα δίνεται έμφαση στην προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, του περιβάλλοντος αλλά και του τοπίου, και ιδιαίτερα των ελαιώνων ως αναπόσπαστο τμήμα της εικόνας του τοπίου της Αττικής γενικότερα, κάτι που επισημαίνεται και στο άρθρο 48 με προσδιορισμό της περιοχής της Βράωνας ως οικολογικό – πολιτιστικό πάρκο.



Στην περιοχή των Μεσογείων σημαντικά θεωρούνται η ολοκλήρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού αλλά και η οργάνωση της ανάπτυξης της κύρια και παραθεριστικής κατοικίας. Ιδιαίτερα για την περιοχή της Αρτέμιδας η παραθεριστική κατοικία προτείνεται να μετατραπεί σε κύρια αλλά σε συγκεκριμένους υποδοχείς.

Επιπλέον δίνεται κατεύθυνση για ανάπτυξη του τουρισμού και ιδιαίτερα του συνεδριακού, του επιχειρηματικού, του πολιτιστικού και του περιηγητικού. Τέλος απαραίτητη κρίνεται η οργάνωση των υποδομών και ιδιαιτέρως των μεταφορικών δικτύων, που θα πρέπει να συνδέουν τους σταθμούς με αστικά λεωφορεία, αλλά και υποδομών αποχέτευσης και βιολογικού καθαρισμού, αλλά και χωροθέτηση περιφερειακού νοσοκομείου.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ιδιαίτερα σε επιχειρηματικές ζώνες και εμπορευματικά πάρκα αλλά και σε αεροδρόμια. Το γεγονός αυτό έχει άμεση σχέση με τα Μεσόγεια λόγω της ύπαρξης του αεροδρομίου αλλά και λόγω της εμφάνισης έντονης εμπορευματικής δραστηριότητας σε οργανωμένους υποδοχείς της περιοχής.

Το άρθρο 21 δίνει κατεύθυνση για την περιοχή του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών για δημιουργία στρατηγικού υποδοχέα καινοτομίας και πράσινης ανάπτυξης και ιδιαίτερα τεχνόπολη ή πάρκο καινοτομίας όπου θα αναπτύσσονται clusters επιχειρήσεων καινοτομίας, με ταυτόχρονη συμμετοχή επιχειρήσεων που σχετίζονται με υψηλή τεχνολογία καθώς και εκπαιδευτικών και ερευνητικών φορέων της περιοχής. Επιπλέον σύμφωνα με το άρθρο 22 η περιοχή του αεροδρομίου θεωρείται κατάλληλη λόγω του ότι αποτελεί πύλη εισόδου – εξόδου για χωροθέτηση εμπορευματικών πάρκων μεγάλης κλίμακας κυρίως για υπηρεσίες που αφορούν εμπορευματικές αερομεταφορές.

Το νέο ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας/Αττικής ορίζει ως κύριο εμπορευματικό και επιβατικό αερολιμένα το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, ο οποίος έχει ρόλο κόμβου εθνικής, ευρωπαϊκής και διηπειρωτικής σημασίας.





ΜΕΡΟΣ Β΄

ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Ο ΔΙΕΘΝΗΣ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ
ΑΘΗΝΩΝ
«ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ
ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»

Κεφάλαιο 7: «Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος»

7.1 Το ιστορικό ανάπτυξης του αεροδρομίου

Το Αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος", ένα από τα πιο σύγχρονα αεροδρόμια του κόσμου που βρίσκεται στην περιοχή των Μεσογείων, στα Σπάτα είναι αποτέλεσμα μίας πρωτοποριακής συνεργασίας μεταξύ του Δημοσίου Τομέα και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Το 1996 δημιουργήθηκε το Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε», μια ιδιωτική ανώνυμη εταιρεία υπεύθυνη για την κατασκευή και τη λειτουργία του αεροδρομίου για μία συνολική περίοδο 30 χρόνων (www.aia.gr Α, πρόσβαση 04/02/2013).



[42] Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»

Πηγή: Τσόπελα, 2011

Το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» εξυπηρετεί την πόλη της Αθήνας. Ξεκίνησε τη λειτουργία του τον Μάρτιο του 2001 και αντικατέστησε το Διεθνές Αεροδρόμιο του Ελληνικού, που εξυπηρετούσε για 6 περίπου δεκαετίες την Αθήνα. Ονομάστηκε προς τιμήν του μεγάλου Κρητικού πολιτικού Ελευθέριου Βενιζέλου, ο οποίος ως πρωθυπουργός, ίδρυσε Υπουργείο Αεροπορίας και ήταν ο πρώτος που προσπάθησε να οργανώσει Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα (Ιωαννίδου, 2010).

Τα πρώτα σχέδια μεταφοράς του αεροδρομίου από το Ελληνικό σε κάποια άλλη τοποθεσία άρχισαν ήδη επί Δικτατορίας όταν η Αθήνα άρχισε να επεκτείνεται, με

αποτέλεσμα το παλιό αεροδρόμιο να περικυκλωθεί εντελώς. Η ιδέα διατηρήθηκε και μετά την Μεταπολίτευση, και μάλιστα το 1976 παρουσιάστηκε μελέτη στην Ελληνική Κυβέρνηση που υποδείκνυε ως ιδανική θέση για ένα νέο αεροδρόμιο τα Σπάτα. Καθώς όμως η Ελλάδα εισερχόταν σε μια περίοδο με πολλά εσωτερικά και εξωτερικά προβλήματα το όλο σχέδιο εγκαταλείφθηκε (Ιωαννίδου, 2010).

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990, ήταν πλέον προφανές ότι το Ελληνικό δεν θα μπορούσε να εξυπηρετήσει τις αυξημένες επιβατικές ανάγκες του μέλλοντος, εκτός αν επεκτεινόταν. Καθώς αυτό ήταν πλέον αδύνατο, και παράλληλα με τις έντονες διαμαρτυρίες για ηχορύπανση και υψηλή επικινδυνότητα να πληθαίνουν, η Ελληνική Κυβέρνηση πήρε την απόφαση της μεταφοράς του αεροδρομίου σε περιοχή έξω από την πόλη (Αυγενάκη και Φτυλάκη, 2008). Η τοποθεσία παρέμεινε η ίδια, και στις 31 Ιουλίου 1995, μετά από διεθνή διαγωνισμό, η γερμανική εταιρία Hochtief ήταν αυτή που επιλέχτηκε για την κατασκευή του και την μετέπειτα συνιδιοκτησία του με το Ελληνικό Δημόσιο (Λαμπροπούλου, 2011).

Η ελληνική κυβέρνηση και η ιδιωτική κοινοπραξία, σύναψαν τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου (Σ.Α.Α.), η οποία κυρώθηκε με το Νόμο 2338/1995. Σκοπός της σύμβασης αυτής ήταν η ανάπτυξη ενός διεθνή αερολιμένα στη περιοχή των Σπάτων, μέσω ενός συνεταιριστικού σχήματος Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα, με τη μέθοδο BOOT, δηλαδή της διαδικασίας που περιλαμβάνει τέσσερα στάδια την κατασκευή, την ιδιοκτησία, την λειτουργία και τη μεταβίβαση. Ο ιδιωτικός τομέας περιελάμβανε τρεις μετόχους με συνολικό ποσοστό το 45%, ενώ το δημόσιο κατείχε το 55% των μετοχών του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (Τσόπελα, 2011).

Το κόστος κατασκευής του αεροδρομίου ανέρχεται περίπου στο ποσό των δύο δισεκατομμυρίων ευρώ. Ως ημερομηνίες σταθμοί από το 1995 που υπογράφηκε η σύμβαση έως το 2001 που ξεκίνησε η λειτουργία του αεροδρομίου θεωρούνται το 1996 όπου πραγματοποιήθηκε η τελετή θεμελίωσης, το 1997 όπου αρχίζει η κατασκευή και το 2000 όπου ολοκληρώνονται οι εργασίες και αρχίζει η περίοδος δοκιμών (Αμπαρτζάκη, 2010).



7.2 Χαρακτηριστικά και δυνατότητες

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ένα από τα πιο σύγχρονα, λειτουργικά και ασφαλή αεροδρόμια στον κόσμο. Χάρη στην προνομιακή γεωγραφική θέση, την υπερσύγχρονη τεχνολογική υποδομή και το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών του, έχει κατακτήσει την παγκόσμια αναγνώριση, αλλά και την εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού. Αποτελεί το μεγαλύτερο κέντρο αερομεταφορών στην νοτιοανατολική Ευρώπη αλλά και έναν ισχυρό πόλο οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης για το λεκανοπέδιο Αττικής.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών βρίσκεται στην περιοχή των Μεσογείων, ανήκει στο Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδας, στη θέση Ζάγανι ενώ στα νότια συνορεύει με τους Δήμους Μαρκοπούλου και Κρωπίας. Απέχει από το κέντρο της Αθήνας 33 χιλιόμετρα ενώ έχει έκταση 16.420 στρέμματα.

Το αεροδρόμιο ξεκίνησε να λειτουργεί ως κόμβος για τις διεθνείς αερομεταφορές, παρέχοντας τόσο εναέριες όσο και επίγειες ποιοτικές υπηρεσίες. Το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας έχει χαρακτηριστεί όχι άδικα ως το πιο σύγχρονο της Ευρώπης. Οι δυνατότητες υποδοχής επιβατών και εμπορευμάτων είναι πολλαπλάσιες σε σχέση με εκείνες του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού.

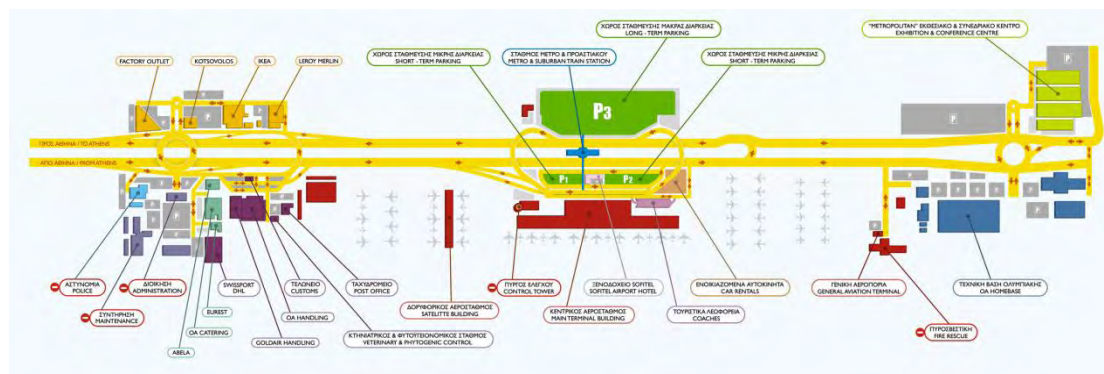
Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του νέου αεροδρομίου αποτελούνται από τον κεντρικό τερματικό αεροσταθμό και από έναν δορυφόρο. Στον κεντρικό τερματικό αεροσταθμό υπάρχουν και λειτουργούν όλες οι υπηρεσίες του αεροδρομίου που σχετίζονται με τη διακίνηση των επιβατών. Το κτίριο αυτό έχει συνολική έκταση 160.000 τ.μ. και τέσσερα επίπεδα. Υπάρχουν 140 γκισέ check-in, ενώ ο χώρος υποδοχής καταλαμβάνει 4.600 τ.μ.. Τα κτίρια που έχουν να κάνουν με τις διοικητικές και τις λοιπές υπηρεσίες του αεροδρομίου βρίσκονται κοντά στον κεντρικό τερματικό αεροσταθμό. Το σύστημα ελέγχου εναέριας και επίγειας κυκλοφορίας των αεροσκαφών είναι από τα πιο σύγχρονα στην Ευρώπη και είναι εγκατεστημένο στον ύψους 40 μέτρων πύργου ελέγχου. (Αμπαρτζάκη, 2010).

Επιπλέον υπάρχει ξεχωριστός εμπορευματικός τερματικός σταθμός με 8 θέσεις αεροσκαφών. Στις υποδομές τις εμπορευματικής αερομεταφοράς εντάσσονται τέσσερις ανεξάρτητοι εμπορευματικοί σταθμοί με συνολική επιφάνεια



αποθηκευτικού χώρου 30.000 τ.μ., γραφείων 7.000 τ.μ. και δυνατότητα διαχείρισης 275.000 τόνων ετησίως. Επιπλέον υπάρχουν το κτίριο διοίκησης εμπορευματικής κοινότητας, το κέντρο αεροπορικού ταχυδρομείου, συνοριακός Σταθμός κτηνιατρικού και φυτοϋγειονομικού ελέγχου και οροθετημένος χώρος στάθμευσης εμπορευματικών αεροσκαφών, με δυνατότητα επέκτασης, πλησίον των εμπορευματικών σταθμών (www.aia.gr Α, πρόσβαση 04/02/2013).

Στις υπόλοιπες εγκαταστάσεις του αεροδρόμιου αναφέρονται χαρακτηριστικά οι τεχνικές βάσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας και Αεροπλοΐας, δύο πυροσβεστικοί σταθμοί, δύο τερματικά ραντάρ, το κέντρο ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, εγκαταστάσεις συντήρησης εξοπλισμού handling, εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων και δεξαμενών καυσίμων (www.airliners.gr, πρόσβαση 04/02/2013).



[43] Χάρτης Αεροδρομίου

Πηγή: www.aia.gr

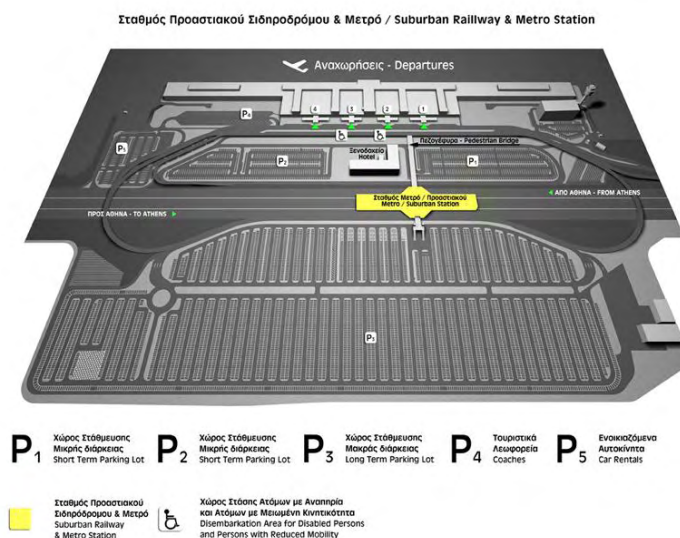
Συνολικά το αεροδρόμιο των Σπάτων διαθέτει 83 θέσεις αεροσκαφών από τις οποίες οι 24 είναι εφαπτόμενες και οι 59 απομακρυσμένες. Το αεροδρόμιο διαθέτει δύο παράλληλους διαδρόμους απογείωσης - προσγείωσης μήκους 4 και 3,8 χιλιομέτρων. Το γεγονός ότι οι διάδρομοι είναι παράλληλοι και απομακρυσμένοι επιτρέπει την ταυτόχρονη απογείωση και προσγείωση των αεροσκαφών, κάνοντας έτσι ευκολότερη τη ροή της εναέριας κυκλοφορίας. Επιπλέον διαθέτει πλήρες σύστημα τροχοδρομήσεως αεροσκαφών για εξυπηρέτηση των δύο διαδρόμων ενώ έχει δυνατότητα πραγματοποιήσεως έως και 65 κινήσεων αεροσκαφών ανά ώρα (Ιωαννίδου, 2010).



**[44] Άποψη κεντρικού τερματικού
και δορυφορικού σταθμού**

Πηγή: spata-artemida.blogspot.gr

Το αεροδρόμιο συνδέθηκε ταχύτατα με αξιόπιστα και σύγχρονα συγκοινωνιακά μέσα (μετρό, προαστιακός σιδηρόδρομος, λεωφορεία και ΚΤΕΛ, ταξί) τόσο με το κέντρο της Αθήνας όσο και με το λιμάνι του Πειραιά, ενώ η Αττική οδός που συνδέεται με τις βασικές αρτηρίες της χώρας αποτελεί τον βασικό οδικό άξονα που οδηγεί στο αεροδρόμιο. Για την εξυπηρέτηση των μεταφορικών μέσων το αεροδρόμιο διαθέτει 7.160 θέσεις στάθμευσης σε πάρκινγκ μικρής και μακράς διάρκειας ενώ διαθέτει και διακεκριμένη υπηρεσία στάθμευσης, αλλά και σταθμό μετρό και προαστιακού σιδηροδρόμου καθώς σημεία για πρόσβαση σε ταξί και λεωφορεία (www.aia.gr Α, πρόσβαση 04/02/2013).



[45] Χώροι πρόσβασης και στάθμευσης στο αεροδρόμιο

Πηγή: www.aia.gr

Σήμερα στο «λειτουργούν 58 αεροπορικές εταιρείες που συνδέουν την Αθήνα με τακτικές αεροπορικές γραμμές. Οι συνδέσεις εντός Ελλάδας αφορούν 31 προορισμούς, οι συνδέσεις της Ευρώπης 37 προορισμούς ενώ εκτός Ευρώπης 11

προορισμούς (www.aia.gr Β, πρόσβαση 04/02/2013). Οι προορισμοί αναφέρονται αναλυτικά στους πίνακες 1,2 και 3 του παραρτήματος.

Στην πρώτη φάση της λειτουργίας του, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, είχε δυνατότητα διακίνησης έως και 16 εκατ. επιβατών ανά έτος, με δυνατότητα για μελλοντική του επέκταση για την εξυπηρέτηση έως και 50 εκατ. επιβατών ανά έτος (Αμπαρατζάκη, 2010). Σύμφωνα με τα τελευταία επίσημα στοιχεία της ιστοσελίδας του αεροδρομίου για το 2012 ο συνολικός αριθμός επιβατών ανέρχεται στα 12,9 εκατομμύρια, ενώ πραγματοποιήθηκαν 153,3 χιλιάδες πτήσεις. Στον πίνακα 4 του παραρτήματος παρουσιάζονται αναλυτικά στοιχεία.

Από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών τυγχάνει διεθνούς αναγνώρισης για τις υπηρεσίες που προσφέρει στο επιβατικό κοινό, αφού σύμφωνα με την ανεξάρτητη έρευνα ικανοποίησης επιβατών που διενεργεί σε ετήσια βάση η Παγκόσμια Ένωση Αερομεταφορέων (IATA) σε διεθνείς επιβάτες αεροδρομίων παγκοσμίως, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών βρίσκεται σταθερά ανάμεσα στα καλύτερα αεροδρόμια του κόσμου. Χαρακτηριστικό είναι ότι για το 2004 ήταν το δεύτερο αεροδρόμιο στον κόσμο στην κατηγορία επιβατικής κίνησης 5-15 εκατομμύρια (Αυγενάκη και Φτυλάκη, 2008).

7.3 Οι υπηρεσίες και η επιχειρηματική δραστηριότητα στο «Ελευθέριος Βενιζέλος»

Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» σήμερα περιλαμβάνει μια πληθώρα δραστηριοτήτων τόσο στο χώρο του κεντρικού τερματικού σταθμού όσο και στον υπόλοιπο χώρο του αεροδρομίου. Παρέχει προηγμένες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια παραμονής των επιβατών και των επισκεπτών στους χώρους του αεροδρομίου αναβαθμίζοντας την ταξιδιωτική εμπειρία.

Κάποιες από τις βασικές υπηρεσίες που προσφέρει αφορούν τραπεζικές συναλλαγές και συνάλλαγμα, ταχυδρομικές υπηρεσίες, ιατρική περίθαλψη, σημεία πρόσβασης στο διαδίκτυο, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, διακεκριμένες υπηρεσίες για επιβάτες πρώτης θέσης, καθώς και υπηρεσίες για τους επισκέπτες όπως



προγράμματα ξενάγησης αλλά και αίθουσες συνεδριάσεων (www.aia.gr Α, πρόσβαση 04/02/2013).

Επιπλέον στον χώρο του τερματικού σταθμού θα συναντήσει κάποιος μεγάλο πλήθος από εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια και καφετέριες. Όσον αφορά την εμπορική δραστηριότητα εντός του τερματικού σταθμού υπάρχουν καταστήματα αφορολόγητων ειδών – duty free shops, 25 καταστήματα ένδυσης, υπόδησης και αξεσουάρ, καταστήματα ηλεκτρονικών ειδών, καταστήματα τύπου, βιβλίων και δώρων καθώς και κομμωτήριο και παντοπωλείο. Επιπλέον υπάρχουν 16 εστιατόρια και καφετέριες που καλύπτουν όλα τα γευστικά γούστα (www.aia.gr Γ, πρόσβαση 04/02/2013).

Το αεροδρόμιο έχει δώσει έμφαση στην τέχνη και τον πολιτισμό. Το αεροδρόμιο διαθέτει μια μόνιμη έκθεση αφιερωμένη στον Ελευθέριο Βενιζέλο αλλά και μια έκθεση με αρχαιολογικά ευρήματα. Επιπλέον συνεργάζεται με μουσεία, πολιτιστικά ιδρύματα και φορείς της Ελλάδας και του εξωτερικού ούτως ώστε να προβάλλει στοιχεία πολιτισμού σε επιβάτες και επισκέπτες (www.aia.gr Α, πρόσβαση 04/02/2013).

Όσον αφορά τις υπηρεσίες εμπορευματικών αερομεταφορών και ιδιαίτερα της παροχής υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης, η εταιρεία του αεροδρομίου αποφάσισε να εκχωρήσει τα σχετικά δικαιώματα σε αρμόδιους φορείς. Ύστερα από διεθνή διαγωνισμό, τα πέντε δικαιώματα διαχείρισης φορτίου και ταχυδρομείου εκχωρήθηκαν σε τέσσερις φορείς. Οι εταιρείες είναι η Swissport Hellas Cargo A.E., η Goldair Handling A.E., η Ολυμπιακή Αεροπορία A.E. και η European Air Transport A.E. της DHL. Το τελωνείο έτσι περιορίζεται σε ρόλο εποπτικό (Γκλαβέτα, 2008).

Στα πλαίσια της ανάπτυξης του αεροδρομίου αλλά και της εξασφάλισης περισσότερων εσόδων η διοίκηση του αεροδρομίου προχώρησε στη δημιουργία εμπορικού πάρκου στο χώρο του αεροδρομίου. Το εμπορικό πάρκο βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση από το κτίριο του κεντρικού τερματικού σταθμού και είναι προσβάσιμο μέσω της Αττικής οδού ενώ εξυπηρετείται και από λεωφορειακές γραμμές. Στο πάρκο αναπτύσσονται τέσσερα μεγάλα εμπορικά καταστήματα, το Factory Outlet, το Leroy Merlin, το IKEA και τον Κωτσόβολο. Επιπλέον διαθέτει 2.700 θέσεις στάθμευσης (www.aia.gr Α, πρόσβαση 04/02/2013).

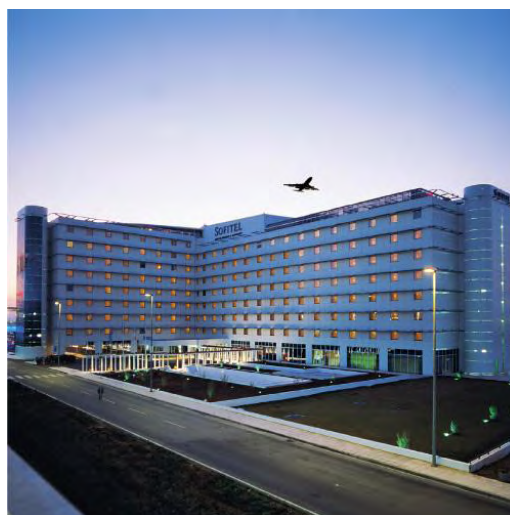


Σημαντική, στο χώρο του αεροδρομίου είναι η ύπαρξη του συνεδριακού και εκθεσιακού κέντρου Metropolitan Expo, το οποίο συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού. Είναι το πιο σύγχρονο κέντρο στην Ελλάδα το οποίο αναπτύσσεται σε μια έκταση 50.000 τ.μ., και αποτελείται από τέσσερις μεγάλες αίθουσες εκθέσεων, δύο συνεδριακές αίθουσες δυναμικότητας 600 ατόμων, δύο ανεξάρτητους χώρους υποδοχής και εισόδου, δύο εστιατόρια, επτά καφετέριες και ένα επιχειρηματικό κέντρο (www.aia.gr A, πρόσβαση 04/02/2013).

Τέλος σημαντική θεωρείται η ύπαρξη του ξενοδοχείου Sofitel Athens Airport το οποίο βρίσκεται απέναντι από τον κεντρικό αεροσταθμό. Διαθέτει 332 δωμάτια και 13 σουίτες, 3 ορόφους για μη-καπνίζοντες, "executive floors" και δύο πολυτελή εστιατόρια. Επιπλέον διαθέτει ένα μπαρ με πανοραμική θέα, βιβλιοθήκη, αίθουσες συναντήσεως καθώς και γυμναστήριο με εσωτερική πισίνα και σάουνα (www.aia.gr A, πρόσβαση 04/02/2013).



[46] Metropolitan Expo
Πηγή: www.aia.gr



[47] Sofitel Athens Airport
Πηγή: www.neyzen.com.tr

7.4 Το σχέδιο ανάπτυξης της «αεροδρομιακής πόλης»

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών έχοντας ως στόχο την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του, και εκμεταλλευόμενος το συγκριτικό πλεονέκτημα της λειτουργίας του αεροδρομίου, οραματίζεται τη δημιουργία της Αεροδρομιακής Πόλης, η οποία θα αποτελεί έναν νέο επιχειρηματικό πόλο, και θα ξεπερνά την καθαρά συγκοινωνιακή λειτουργία του αεροδρομίου. Τα πρώτα βήματα υλοποίησης του

οράματος υλοποιήθηκαν με τη δημιουργία του εμπορικού πάρκου και του εκθεσιακού και συνεδριακού κέντρου Metropolitan Expo (www.aia.gr Δ πρόσβαση 04/02/2013).

Το όραμα βασίζεται κυρίως στις συνθήκες τις αγοράς αλλά και στα πρότυπα του μοντέλου «airport city» που εφαρμόζεται σε άλλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Οι χρήσεις που ενδεικτικά αναφέρονται πέρα από τις υφιστάμενες είναι η δημιουργία εμπορικού κέντρου, επιχειρηματικού πάρκου, ξενοδοχείων και υπηρεσιών φιλοξενίας, δραστηριοτήτων σχετικών με διασκέδαση, αθλητισμό, ψυχαγωγία και αναψυχή όπως γκολφ, πίστα αυτοκινήτων, θεματικό πάρκο, σε συνδυασμό με συμπληρωματικές εμπορικές υπηρεσίες και υπηρεσίες φιλοξενίας καθώς και πρατήρια καυσίμων και συνεργεία αυτοκινήτων.



[48] Το logo του αεροδρομίου για το εμπορικό πάρκο

Πηγή: www.aia.gr

Το αεροδρόμιο διαθέτει έναν αξιόλογο αριθμό εκτάσεων προς ανάπτυξη στο χώρο του αεροδρομίου αλλά και στο λόφο Ζάγανι, όπου κατά τη διάρκεια αρχαιολογικής έρευνας, ήρθε στο φως νεολιθικός οικισμός ο οποίος χρονολογείται στο 3.000 π.Χ. και αποτελεί μοναδικό προϊστορικό εύρημα για την Αττική. Πιο συγκεκριμένα οι δραστηριότητες αυτές επιδιώκεται να αναπτυχθούν σε επτά οικόπεδα εντός του αεροδρομίου και στο λόφο Ζάγανι όπως φαίνεται και στην εικόνα 49.

Για τα οικόπεδα αυτά, σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του αεροδρομίου προτείνεται η δημιουργία των παρακάτω δραστηριοτήτων:

- Οικόπεδο 1 - Εμπορικό Πάρκο Αεροδρομίου: μέγεθος: 130.000 τ.μ., σύνολο δόμησης: 58.000 τ.μ., θέσεις στάθμευσης: 2.700, διαθέσιμο οικόπεδο: 5.000 τ.μ.
- Οικόπεδο 2 - Προτεινόμενη Χρήση: κτίριο γραφείων, μέγεθος: 11.500 τ.μ., σύνολο δόμησης: 7.000 τ.μ., θέσεις στάθμευσης: 230

- Οικόπεδο 3 - Προτεινόμενη Χρήση: κτίριο γραφείων, μέγεθος: 8.600 τ.μ., σύνολο δόμησης: 5.000 τ.μ., θέσεις στάθμευσης: 180
- Οικόπεδο 4 - Προτεινόμενη Χρήση: Κτίριο Γραφείων, Μέγεθος: 3.200 τ.μ., σύνολο δόμησης: 5.000 τ.μ., Θέσεις Στάθμευσης: 50
- Οικόπεδο 5 - Εκθεσιακό Κέντρο: μέγεθος: 110.000 τ.μ., σύνολο δόμησης: 50.000 τ.μ., θέσεις στάθμευσης: 3.500
- Οικόπεδο 6 - Προτεινόμενη Χρήση: κτίρια γραφείων & λιανεμπόριο-ψυχαγωγία, μέγεθος: 100.150 τ.μ., σύνολο δόμησης: 40.000 τ.μ., θέσεις στάθμευσης: 1.250
- Οικόπεδο 7 - Προτεινόμενη Χρήση: αποθήκες & κέντρα διανομής, μέγεθος: 118.000 τ.μ., σύνολο δόμησης: 36.000μ2, θέσεις στάθμευσης: 500
- Λόφος Ζάγανη - Προτεινόμενη Χρήση: Γήπεδο Γκολφ, Water Park, Γήπεδα Ποδηλασίας & Trekking, Χώροι Ψυχαγωγίας & Διασκέδασης, Bungalows, Ξενοδοχείο, Εστιατόρια – Καφετέριες, μέγεθος: 1.160.000 τ.μ.



[49] Σχέδιο οργάνωσης αεροδρομιακής πόλης

Πηγή: www.aia.gr



ΜΕΡΟΣ Β΄

ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΠΡΟΤΑΣΗ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ
ΠΟΛΗΣ-
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
«ΑΘΗΝΑ»

Κεφάλαιο 8: «Πρόταση ανάπτυξης της πόλης – αεροδρόμιο «Αθήνα»

8.1 Από το αεροδρόμιο της Αθήνας στην πόλη - αεροδρόμιο «Αθήνα»

Όπως αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» αποτελεί το μεγαλύτερο κέντρο αερομεταφορών στη νοτιοανατολική Ευρώπη, αλλά και ένα ισχυρό πόλο οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης για το λεκανοπέδιο Αττικής. Η δραστηριότητα του δεν περιορίζεται στο αερομεταφορικό του έργο. Στοχεύοντας στη διαρκή ανάπτυξη, προσελκύει σημαντικές επενδύσεις, αξιοποιεί συστηματικά την ακίνητή του περιουσία, αναπτύσσει εμπορική δραστηριότητα μεγάλης κλίμακας και εξάγει τεχνογνωσία στον τομέα της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών.

Η δημιουργία του αεροδρομίου έχει δημιουργήσει μια σειρά από αλληλεπιδράσεις με δημιουργία νέων υποδομών κυρίως μεταφορικών αλλά και με την εμφάνιση πολλών εμπορικών δραστηριοτήτων. Τα Μεσόγεια έχουν χάσει το αγροτικό τους προφίλ και η δημιουργία του αεροδρομίου στα Σπάτα ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό για αυτό, έχοντας όμως και πολύ σοβαρές θετικές επιδράσεις.

Στην εποχή της οικονομικής κρίσης η Ελλάδα έχει ανάγκη από τρόπους ανάκαμψης. Η ανάκαμψη αυτή θα επιτευχτεί μέσα από την ανάπτυξη. Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» μπορεί να αποτελέσει ένα ουσιαστικό εργαλείο για την ανάπτυξη τόσο σε επίπεδο λεκανοπεδίου αλλά και στο σύνολο της χώρας γενικότερα. Ως βασική πύλη εισόδου και εξόδου της Ελλάδας μπορεί να προσελκύσει τουρίστες, επιχειρηματίες ακόμα και επιβάτες οι οποίοι θα μεταβιβαστούν στο αεροδρόμιο για κάποιο άλλο προορισμό και θα παραμείνουν για κάποιες ώρες στο χώρο του.

Ιδιαίτερα η μετατροπή του σε αεροδρόμιο hub της νοτιοανατολικής Ευρώπης κρίνεται σημαντική, για την ανάπτυξη του, η οποία θα προκύψει λόγω της αύξησης της κινητικότητας αλλά και της προσέλκυσης νέων επενδύσεων.

Η ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας του αεροδρομίου δεν θα προσδώσει όφελος μόνο στην εταιρεία που διοικεί το αεροδρόμιο αλλά θα προσφέρει και σημαντικά



οφέλη στο κράτος. Η ανάπτυξη του μοντέλου της Πόλης – Αεροδρόμιο, η οποία αναλύθηκε στο πρώτο μέρος της μελέτης, στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών μπορεί να αποτελέσει το κλειδί για την προσέλκυση νέων επενδύσεων στη χώρα μας, είτε ξένων είτε εγχώριων και να αποτελέσει έναν ισχυρό πόλο οικονομικής, κοινωνικής ακόμα και πολιτιστικής ανάπτυξης.

Ήδη τα τελευταία χρόνια με τη δημιουργία του αεροδρομίου στην περιοχή των Σπάτων η ευρύτερη περιοχή αρχίζει να αποκτά χαρακτηριστικά που εμφανίζονται σε πόλεις – αεροδρόμια του εξωτερικού. Οι συνθήκες της τοπικής αγοράς με την ύπαρξη εμπορικών, ψυχαγωγικών και θεματικών πάρκων καθώς και τη μεταφορά επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου σηματοδοτεί την έναρξη για μια νέα πραγματικότητα στην περιοχή.

Όπως έχει αποδειχτεί και σε παραδείγματα αεροδρομίων του εξωτερικού η ανάπτυξη του μοντέλου της πόλης – αεροδρόμιο έχει δώσει ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη των χωρών αλλά και έχει δημιουργήσει νέα αστικά τοπία και νέες αστικές οντότητες.

Το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» συγκεντρώνει όλα εκείνα τα στοιχεία που θεωρούνται ιδανικά για την ανάπτυξη ενός τέτοιου μοντέλου. Η προνομιακή γεωγραφική θέση, παρέχει το πλεονέκτημα τις πρόσβασης σε αγορές τόσο της Ευρώπης αλλά και στις αναδυόμενες αγορές της Ασίας. Ουσιαστικά μπορεί να αποτελέσει το χώρο μετάβασης από τον ευρωπαϊκό στον ανατολικό κόσμο. Ήδη η απευθείας σύνδεση του αεροδρομίου με τις αραβικές πόλεις και το Πεκινό, που αποτελούν νέες ισχυρές οικονομίες, αποτελούν συγκριτικό πλεονέκτημα για την προσέλκυση νέων επενδύσεων.

Επιπλέον σημαντικό στοιχείο θεωρείται η ελεύθερη γη που περιβάλλει το αεροδρόμιο, όπου σε πιθανή ανάγκη επέκτασής του, οι διαδικασίες θα είναι πολύ πιο απλουστευμένες. Από την άλλη η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών και δικτύων διευκολύνουν την πρόσβαση σε αυτό. Τόσο ο αυτοκινητόδρομος της Αττικής Οδού αλλά και τα μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, προαστιακός) παρέχουν ταχύτατη πρόσβαση στο αεροδρόμιο.



Βέβαια σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις του σχεδίου νόμου του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021 η προστασία της γεωργικής γης θεωρείται σημαντική. Επομένως οποιαδήποτε ανάπτυξη θα συμβεί στην περιοχή του αεροδρομίου αλλά και στην ευρύτερη περιοχή θα πρέπει να συμβαδίζει με την προστασία του περιβάλλοντος, της γεωργικής γης αλλά και της πολιτιστικής κληρονομιάς ούτως ώστε να υπάρχει μια ανάπτυξη αειφορική.

Για την πρόταση ανάπτυξης της πόλης – αεροδρόμιο «Αθήνα» - Athens Airport City σημαντικά στοιχεία στα οποία βασίζεται η μελέτη θεωρούνται η θεωρητική προσέγγιση για την ανάπτυξη τέτοιων μοντέλων αεροδρομίων αλλά τα φαινόμενα που συμβαίνουν στον περιαστικό χώρο των μητροπόλεων. Επιπλέον βασικός οδηγός θεωρείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας/Αττικής 2012 με τις κατευθύνσεις που αναλύει για την περιοχή αλλά και το όραμα της διοίκησης του Διεθνή Αεροδρομίου Αθηνών για την δημιουργία της αεροδρομιακής πόλης.

8.2 Πρόταση οργάνωσης του μοντέλου πόλη – αεροδρόμιο «Αθήνα»

Ο χώρος οργάνωσης του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ορίζεται στην ιδιόκτητη έκταση που ανήκει στο αεροδρόμιο. Η πρόταση οργάνωσης του αεροδρομίου αλλά και η χωροθέτηση των λειτουργιών βασίζεται στην κατηγοριοποίηση των εκτάσεων που ορίζει το αεροδρόμιο και αναλύεται στο κεφάλαιο 7.4 . Με βάση αυτές τις εκτάσεις που αναφέρονται διαμορφώνεται και η πρόταση για αυτή τη μελέτη.

Πιο συγκεκριμένα όσον αφορά το οικόπεδο 1 του αεροδρομίου όπου αναπτύσσεται σήμερα το εμπορικό πάρκο του αεροδρομίου προτείνεται η διατήρηση των υφιστάμενων χρήσεων εμπορικού χαρακτήρα. Επιπλέον στην ελεύθερη έκταση που απομένει προτείνεται η δημιουργία καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, όπως φαίνεται και στην εικόνα [50], όπως εστιατόρια και καφετέριες, που θα παρέχουν υψηλής ποιότητας υπηρεσίες εκμεταλλευόμενα τη θέα προς το διάδρομο προσγείωσης – απογείωσης και αποτελώντας έναν χώρο στάσης, κατά τη διάρκεια των αγορών στα εμπορικά καταστήματα του πάρκου.

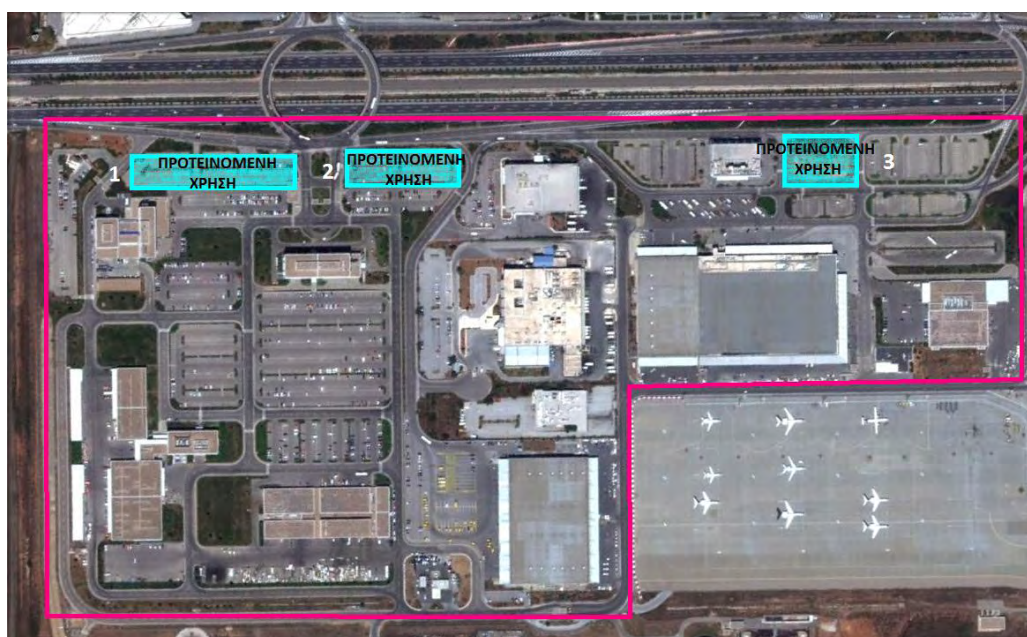




[50]: Πρόταση - Εμπορικό πάρκο

Πηγή: ίδια επεξεργασία, Google Earth

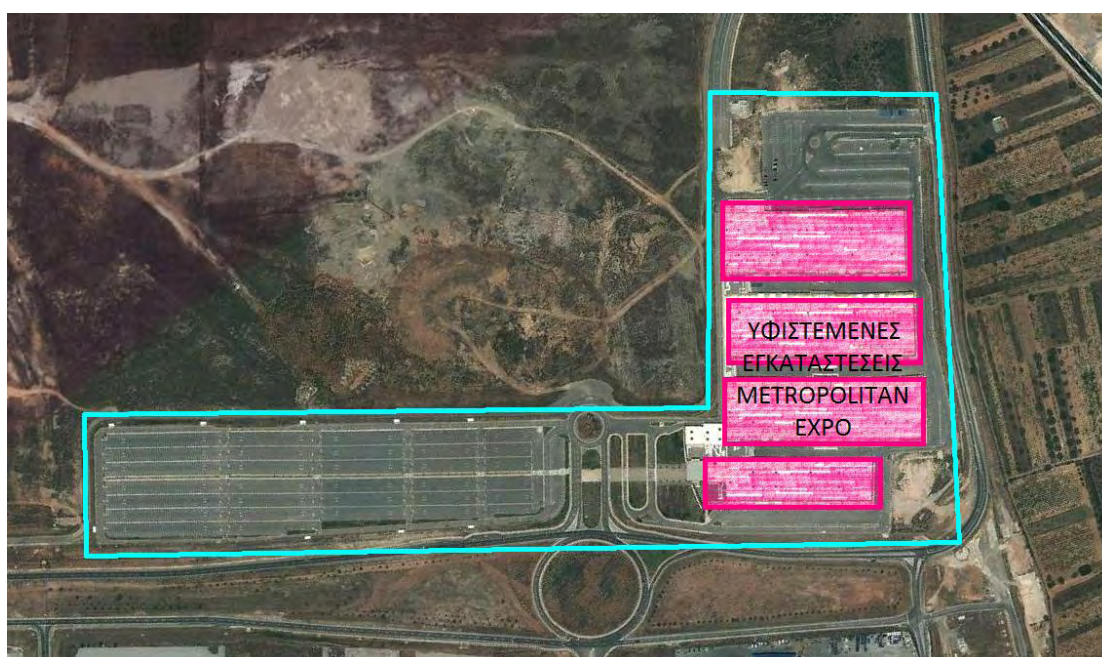
Για τα οικόπεδα 2, 3 και 4 όπως φαίνονται στην εικόνα [51] προτείνεται η δημιουργία συγκροτημάτων γραφείων και επιχειρήσεων. Τα συγκεκριμένα οικόπεδα γειτνιάζουν με τις εγκαταστάσεις διοίκησης του αεροδρομίου αλλά και με τις εγκαταστάσεις που αφορούν τις εμπορευματικές αερομεταφορές. Για το λόγο αυτό προτείνεται η ανάπτυξη γραφείων και επιχειρήσεων που θα αφορούν κυρίως τις εμπορευματικές συναλλαγές, αλλά και γραφεία άλλων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Στόχος είναι αυτή ενότητα του αεροδρομίου να αποτελέσει ένα πρότυπο εμπορευματικό κέντρο.



[51]: Πρόταση - Εμπορευματικό πάρκο

Πηγή: ίδια επεξεργασία, Google Earth

Στο οικόπεδο 5, όπως φαίνεται στην εικόνα [52], αναπτύσσεται σήμερα το εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο Metropolitan Expo. Με την ύπαρξη του κέντρου αυτού, δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού, που αποτελεί δυναμικό τομέα του τουρισμού γενικότερα. Ο χώρος προτείνεται να λειτουργεί όλο το χρόνο, με θεματικές εκθέσεις και συνέδρια που θα προσελκύουν κοινό από όλο τον κόσμο. Η δημιουργία μιας συνεχούς έκθεσης που θα καλύπτει όλους τους τομείς ανάπτυξης, θα αποτελεί έναν εκθεσιακό πόλο που θα λειτουργεί όλο το χρόνο και ανά περιόδους θα προσεγγίζει διαφορετικά θέματα, ενώ παράλληλα με αυτά θα οργανώνονται συνέδρια με τα αντίστοιχα θέματα.

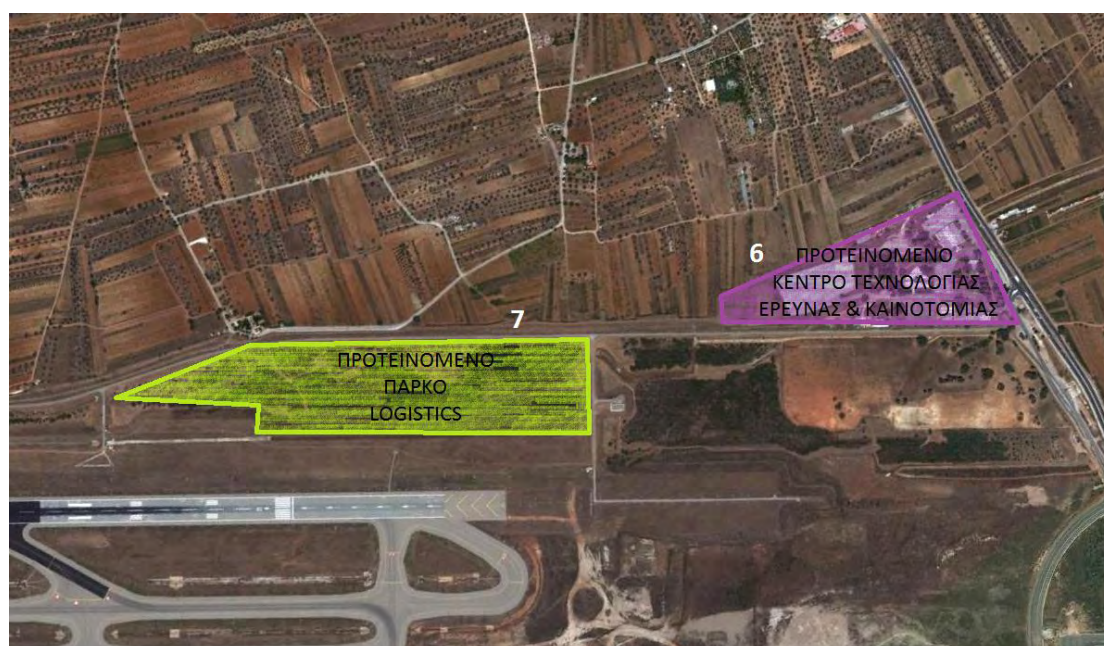


[52]: Εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο Metropolitan Expo

Πηγή: ιδία επεξεργασία, Google Earth

Στο οικόπεδο 6, όπως φαίνεται στην εικόνα [53], προτείνεται η δημιουργία νέων εγκαταστάσεων αλλά και η χρήση των υφιστάμενων κτιρίων για ανάπτυξη επιχειρήσεων που θα σχετίζονται με τον τομέα της τεχνολογίας και της καινοτομίας. Η ανάπτυξη τέτοιων επιχειρήσεων ενθαρρύνει την οικονομική ανάπτυξη και ευημερία και δίνει κίνητρα για εξέλιξη. Επιπλέον προωθείται η συνεργασία με πανεπιστημιακά ιδρύματα στον τομέα της έρευνας αλλά και η μεταφορά πανεπιστημιακών μονάδων στο χώρο. Στόχος είναι να δημιουργηθεί μια χωρική ενότητα έρευνας και καινοτομίας με έμφαση στην τεχνολογία κάτι που ενθαρρύνεται και από το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο.

Όσον αφορά το οικόπεδο 7, όπως φαίνεται στην εικόνα [53], προτείνεται η δημιουργία ενώ πρότυπου πάρκου logistics όπου θα υπάρχουν εγκαταστάσεις διανομής και εφοδιασμού αλλά και χώροι αποθήκευσης. Δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη χώρων προσωρινής αποθήκευσης κυρίως ευπαθών προϊόντων (τρόφιμα, φάρμακα). Με τον τρόπο αυτό προωθείται και εξελίσσεται η εμπορευματική κίνηση αλλά και ενισχύεται η μετακίνηση φορτίων και ιδίως ευπαθών προϊόντων, των οποίων η μεταφορά αποτελεί πρόκληση. Επομένως η ύπαρξη τους θα προσελκύσει περισσότερους εμπορευματικούς αερομεταφορείς που θα επιδιώκουν να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους μέσω του αεροδρομίου.



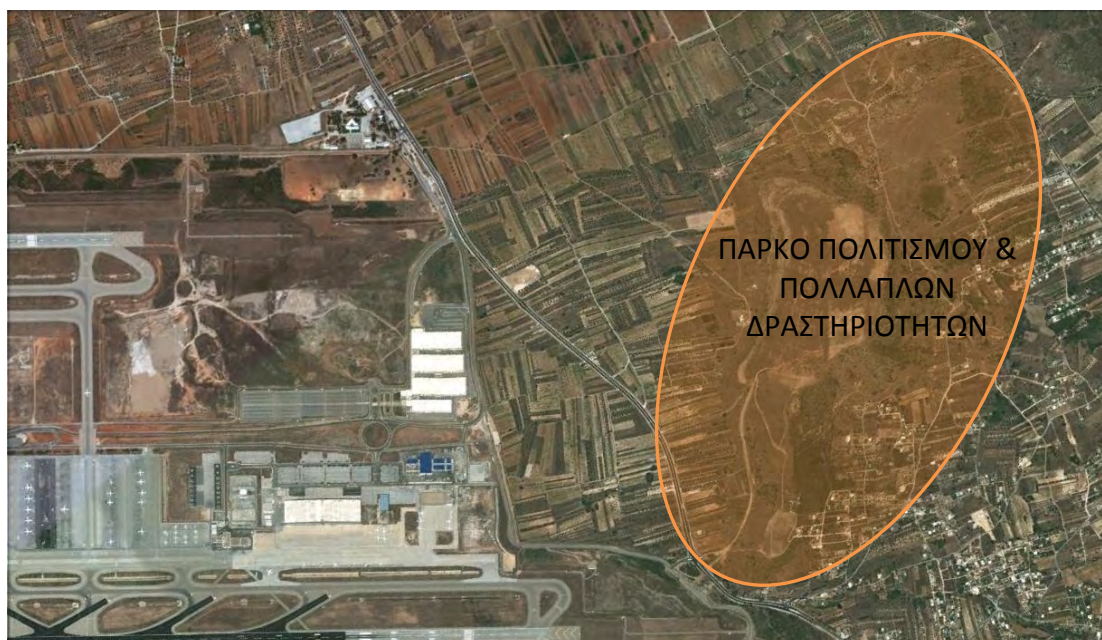
[53]: Πρόταση - Πάρκο Logistics και κέντρο τεχνολογίας έρευνας και καινοτομίας

Πηγή: ίδια επεξεργασία, Google Earth

Τέλος όσον αφορά την ακίνητη περιουσία του αεροδρομίου το οικόπεδο 8, όπως φαίνεται στην εικόνα [54], μπορεί να αποτελέσει έναν πόλο έλξης για ολόκληρη την Αττική. Οι προτεινόμενες χρήσεις που ορίζει η διοίκηση του αεροδρομίου για γήπεδα γκολφ και waterparks, δεν είναι απόλυτα σύμφωνες με τις κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου, για το λόγο ότι η δημιουργία τέτοιων χώρων έχει πολλές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και απαιτεί μεγάλη δαπάνη νερού. Στη συγκεκριμένη έκταση προτείνεται να δημιουργηθεί ένα πάρκο με έμφαση κυρίως στον πολιτισμό και την αναψυχή. Πιο συγκεκριμένα λόγω και της ύπαρξης του νεολιθικού οικισμού, προτείνεται η δημιουργία ενός πρότυπου οικολογικού πολιτιστικού πάρκου με πολλαπλές δραστηριότητες ψυχαγωγίας και αναψυχής.

Προτείνεται η δημιουργία ενός μουσείου με τμήματα στεγασμένα και υπαίθρια, όπου θα προβάλλονται στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής αλλά και των πλούσιων αρχαιολογικών ευρημάτων. Σημαντικό είναι να προωθηθεί και η κουλτούρα της περιοχής και ιδιαίτερα η οινοποιητική δραστηριότητα, με προβολή της διαδικασίας παραγωγής του οίνου αλλά και της φροντίδας του αμπελιού. Επιπλέον προτείνεται η δημιουργία εστιατορίων και αναψυκτηρίων, καθώς και μικρών καταλυμάτων, που θα ακολουθούν τα περιβαλλοντικά πρότυπα. Η δημιουργία αυτού του χώρου, λόγω του ανάγλυφου θα περιλαμβάνει διαδρομές πεζοπορίας αλλά και ποδηλασίας. Τέλος όλη η έκταση θα πρέπει να διαμορφωθεί κατάλληλα ούτως ώστε η δραστηριότητες να είναι ήπιες και ο περιβάλλον χώρος να απαρτίζεται από χώρους πρασίνου.

Η δημιουργία αυτού του πάρκου θα αποτελέσει έναν τουριστικό πόλο τόσο για τουρίστες που επισκέπτονται την περιοχή αλλά και για επιβάτες που παραμένουν στο αεροδρόμιο για λίγες ώρες μέχρι να μετεπιβιβαστούν σε κάποια άλλη πτήση. Οι ήπιες δραστηριότητες που θα αναπτύσσονται θα προσφέρουν ένα εναλλακτικό τουριστικό προϊόν που δύσκολα το βρίσκει κανείς σε μια μητροπολιτική περιοχή.

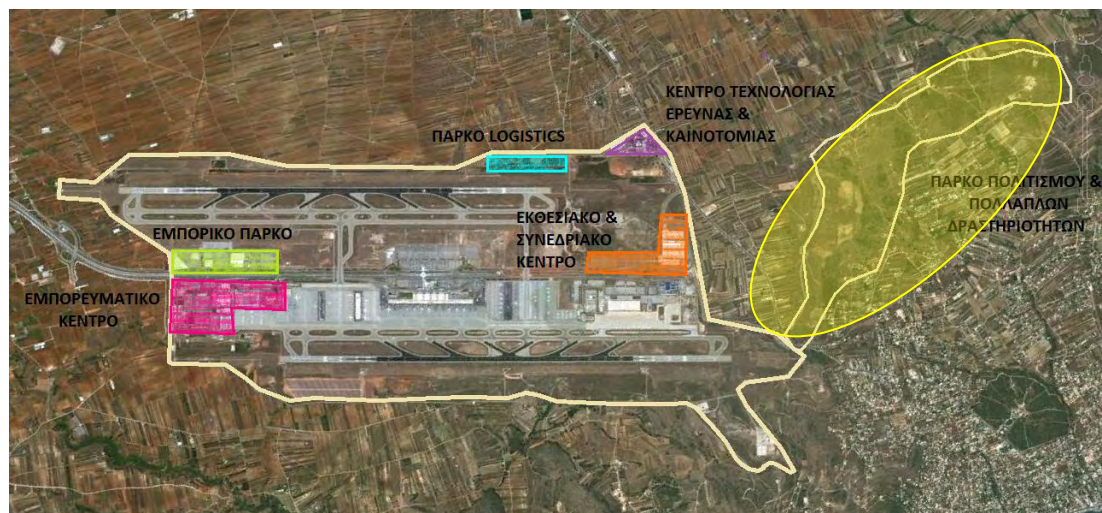


[54]: Πρόταση – Πάρκο πολιτισμού και πολλαπλών δραστηριοτήτων

Πηγή: ιδία επεξεργασία, Google Earth

Η γενική κατεύθυνση για όλες τις δραστηριότητες που θα αναπτύσσονται στο χώρο του αεροδρομίου είναι οι εγκαταστάσεις τους να εναρμονίζονται με το περιβάλλον

και να μην αποτελούν ογκώδεις οντότητες αλλά οργανωμένες μονάδες μικρότερης δυναμικότητας αλλά μεγαλύτερου πλήθους. Επιπλέον σημαντική θεωρείται η ύπαρξη χώρων πρασίνου και σε στάθμευσης σε όλες τις χωρικές ενότητες. Όλα αυτά προϋποθέτουν την εκπόνηση ειδικών μελετών σε κάθε περίπτωση.



[55]: Πρόταση οργάνωσης της πόλης – αεροδρόμιο

Πηγή: ιδία επεξεργασία, Google Earth

8.3 Κατευθύνσεις για την ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου

Η ανάπτυξη της πόλης – αεροδρόμιο απαιτεί το περιβάλλον στο οποίο αναπτύσσεται να λειτουργεί συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά. Για το λόγο αυτό όλα τα επίπεδα σχεδιασμού θα πρέπει να εναρμονίζονται και να εντάσσουν όλα εκείνα τα εργαλεία σχεδιασμού που προωθούν μια τέτοια ανάπτυξη, και στην ευρύτερη περιοχή. Αυτό όμως προϋποθέτει να ακολουθούνται οι αρχές της αειφορίας και να προωθείται ένα βιώσιμο σχέδιο ανάπτυξης που δεν θα επιβαρύνει το περιβάλλον και θα προστατεύει την καλλιεργήσιμη γη.

Πολύ σημαντικό είναι να ενισχυθεί η ανάπτυξη και να δοθούν κίνητρα στην περιοχή για δημιουργία επιχειρήσεων που θα ωφελήσουν σε σημαντικό βαθμό την εξέλιξη αυτού του μοντέλου, όχι μόνο για να εξασφαλίσουν το κέρδος οι ιδιοκτήτες αλλά και για την παροχή σημαντικών προνομίων στην περιοχή με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Οι επιχειρήσεις αυτές θα πρέπει να αναπτύσσονται οργανωμένα σε χωρικές ενότητες ούτως ώστε να μην εντείνεται το φαινόμενο της διάσπαρτης ή παρόδιας δόμησης. Σημαντικό εργαλείο θεωρείται η δημιουργία επιχειρηματικών

πάρκων όπως στην περιοχή Γυαλού των Σπάτων, όπου περιορίζεται η χωρική τους ανάπτυξη.

Σε περίπτωση σημαντικής ανάπτυξης του αεροδρομίου αν απαιτείται επέκτασή του, αυτή θα πρέπει να πραγματοποιείται μόνο εφόσον γίνουν οι κατάλληλες μελέτες που κρίνουν μια τέτοια κίνηση. Οι επεκτάσεις αυτές αν κρίνονται αναγκαίες θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη και το ευρύτερο περιβάλλον καθώς και τις περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις.

Επιπλέον σημαντικός παράγοντας ανάπτυξης του μοντέλου της πόλης – αεροδρόμιο θεωρείται το μεταφορικό δίκτυο. Οι μεταφορικές υποδομές θα πρέπει να είναι επαρκείς και στην ευρύτερη περιοχή με τα κατάλληλα δίκτυα, ούτως ώστε να διευκολύνεται η πρόσβαση τόσο από τις υπόλοιπες περιοχές της Αττικής στο αεροδρόμιο, αλλά και για την άμεση σύνδεση του αεροδρομίου με πόλους ανάπτυξης της περιοχής όπως το εκπαιδευτικό χωριό και το Αττικό Ζωολογικό Πάρκο στα Σπάτα ή οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις στο Μαρκόπουλο. Η άμεση πρόσβαση μπορεί να διευκολυνθεί με την άμεση σύνδεση μέσω των μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά και με την πιο άρτια οργάνωση του οδικού δικτύου.

Ιδιαίτερα για τους οικισμούς των Μεσογείων θα πρέπει να παρέχεται άμεση σύνδεση στο αεροδρόμιο τόσο από την κύρια είσοδο μέσω Αττικής οδού αλλά και να διευκολύνεται και μέσω της βοηθητικής εισόδου από την λεωφόρο Σπάτων – Αρτέμιδας.

Τέλος θεωρείται πολύ σημαντικό το κράτος να ενισχύσει αυτές τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης. Η δημιουργία μιας πόλης – αεροδρόμιο έχει να προσδώσει πολλά οικονομικά οφέλη σε αυτό. Αν και διανύουμε μια περίοδο οικονομικής ύφεσης είναι πολύ σημαντικό η πολιτεία να ενισχύσει αυτές τις διαδικασίες, αν όχι τόσο οικονομικά αλλά με πιο ταχύτατες γραφειοκρατικές διαδικασίες.





ΜΕΡΟΣ Β΄

ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κεφάλαιο 9: «Συμπεράσματα»

Το αεροδρόμιο σήμερα αποτελεί ένα χώρο ζωτικής σημασίας. Ο βασικός ρόλος του ως μέσο εξυπηρέτησης της αεροπορικής μεταφοράς έχει αρχίσει να αλλάζει. Σήμερα τα αεροδρόμια είναι κάτι περισσότερο από χώρους αλλαγής από την επίγεια μεταφορά στην εναέρια. Είναι χώροι στους οποίους αναπτύσσονται δραστηριότητες οι οποίες θα μπορούσαν να εμφανίζονται σε ένα αστικό κέντρο.

Το αεροδρόμιο τα τελευταία χρόνια αρχίζει να αποκτά αστικά χαρακτηριστικά αλλά και να διαμορφώνει νέα αστικά πρότυπα. Λειτουργίες όπως εμπόριο, ψυχαγωγία και αναψυχή, καθώς και επιχειρηματικότητα αρχίζουν να αποκτούν σημαντικό μερίδιο στους χώρους των αεροδρομίων. Σε πολλές περιπτώσεις οι δραστηριότητες αυτές αποτελούν και την κύρια πηγή εσόδων των αεροδρομίων.

Επομένως τα αεροδρόμια αναζητούν νέες πηγές κέρδους και προσπαθούν να εξελίσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τα αεροδρόμια να αποτελέσουν νέες μορφές αστικότητας που πολλές φορές αποτελούν αντικείμενο υψηλής ποιότητας σχεδιασμού. Οι μορφές αυτές εμφανίζονται με τα μοντέλα της airport city, airport corridor και aerotropolis και αποτελούν μια νέα πραγματικότητα αλλά και μια πρόκληση για τον σύγχρονο σχεδιασμό.

Πέρα από τη χωρική τους διάσταση, η οικονομική αλλά και η κοινωνική διάσταση διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο. Η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, η ανάπτυξη, η πρόοδος και η τεχνολογική εξέλιξη αποτελούν αποτελέσματα της ύπαρξης τέτοιων μοντέλων.

Στην Ελλάδα της οικονομικής κρίσης, αν και τα πράγματα δεν είναι τόσο ώριμα για την ανάπτυξη τέτοιων σχεδίων, η δημιουργία μιας πόλης – αεροδρόμιο στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών θα μπορούσε να αποτελέσει γεννήτρια ανάπτυξης αλλά και μέσο για τη μετάβαση σε μια πιο υγιή οικονομική δραστηριότητα. Το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» καθώς και η περιοχή των Μεσογείων μπορούν να αποτελέσουν το χώρο για δραστηριοποίηση μονάδων οι οποίες θα επιφέρουν σημαντικές αλλαγές τόσο στον αττικό χώρο όσο και στην Ελλάδα γενικότερα.



Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, δεν είναι απλά ένας σημαντικός κόμβος αερομεταφορών, έχει εξελιχθεί σε μια πολυδιάστατη οντότητα και μπορεί να αποτελέσει σημαντικό μοχλό οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης στην Ελλάδα. Μπορεί να αποτελέσει ένα ουσιαστικό παραγωγικό κεφάλαιο για την ελληνική οικονομία, με πολλαπλά οφέλη για την απασχόληση, την επιχειρηματικότητα και τον τουρισμό σε εθνική αλλά και τοπική κλίμακα.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

102



Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

Αβραμόπουλος Α. (2011), *‘Οι στρατηγικές ανάπτυξης και επέκτασης των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους και ο ελληνικός τουρισμός’* διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πάτρα σς. 185-186

Αμπαρτζάκη Α. (2010), *‘Οι εναέριες μεταφορές και η συμβολή τους στον τουρισμό τη σύγχρονη εποχή’* πτυχιακή εργασία, Ανώτατο Τεχνολογικό Ίδρυμα Κρήτης, Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων, Ηράκλειο σς. 3-9

Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννάκου Α., Καυκαλάς Γ. και Πιτσιάβα - Λατινοπούλου Μ. (2007), *‘Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη’* Εκδόσεις Κριτική σς. 48-63

Αντωνίου Ε. (2009), *‘Μητροπολιτικές δομές: Αναπτυξιακοί παράγοντες ή πολιτικές;’* πτυχιακή εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο Αθηνών, Τμήμα Γεωγραφίας, Αθήνα σς. 12-14

Αυγενάκη Ε. και Φτυλάκη Ζ. (2008), *‘Παρουσίαση των έργων ΣΔΙΤ που υλοποιούνται στα πλαίσια της δημιουργίας υποδομών και της παροχής υπηρεσιών δημοσίου’*, πτυχιακή εργασία, ΑΤΕΙ Κρήτης, Τμήμα Λογιστικής, Ηράκλειο σς. 56-57

Attoe W. (2011), *‘Σκηνογραφικές πόλεις και ζωντανά θεάματα - Μια θεώρηση της αρχιτεκτονικής και του τουρισμού’*, Αρχιτεκτονικά Θέματα, Τεύχος 6 σ. 48

Βασιλάκη Π., Βερτεούρη Α. και Χαζάπη Α. (2009), *‘Θέμα και σκηνικό – Ο τουρισμός στην Ελλάδα: Η σκηνογραφία της ελληνικής – τουριστικής και μη – αρχιτεκτονικής και η σύνδεση της με την έννοια της θεματοποίησης που κυριαρχεί στον οργανωμένο τουρισμό τα τελευταία χρόνια’*, σπουδαστική εργασία στο μάθημα Ιστορία και Θεωρία, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα σς. 3-4

Γκάμα Ε. (2006), *‘Αθήνα - Μεσόγεια: Οι προοπτικές βιωσιμότητας μιας παράλληλης πορείας’* σπουδαστική εργασία στο μάθημα Περιβαλλοντικές συνιστώσες του



σχεδιασμού και της οικιστικής ανάπτυξης, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του χώρου, Αθήνα σ. 6

Γκλαβέτα Ζ. (2008), *‘Η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας στις εταιρίες μεταφορών (οδικές, αεροπορικές, θαλάσσιες μεταφορές)’* διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Τμήμα Εφαρμοσμένης Πληροφορικής, Θεσσαλονίκη σ. 40

Γοσποδίνη Α. (2008), *‘Μεταβιομηχανικές οικονομίες και χωρικοί μετασχηματισμοί των πόλεων: Αναλύοντας τη μετα-ολυμπιακή Αθήνα’* στο Γοσποδίνη Α. (επιμ.) *‘Διάλογοι για τον σχεδιασμό του χώρου και την ανάπτυξη’*, Εκδόσεις Κριτική σς. 44-47

Γοσποδίνη Α. (2006), *‘Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης’* στο Γοσποδίνη Α. και Μπεριάτος Η. *‘Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη’*, Εκδόσεις Κριτική σς. 38-43

Γοσποδίνη Α., Κατσάρα Α., Περάκης Κ. και Φαρασλής Ι. (2009), *‘Οι διαχρονικές αλλαγές της αστικής διάχυσης της Αττικής με τη χρήση της τηλεπισκόπησης’* ΤΜΧΠΠΑ, 2^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος σς. 1-3

Δημητριάδη Χ. και Σακαρίκου Ε. (2011), *‘Βελτιστοποίηση κόστους εμπορευματικών μεταφορών’* πτυχιακή εργασία, Ανώτατο Τεχνολογικό Ίδρυμα Κρήτης, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Ηράκλειο σς. 29-30

Ζαχαράτος Γ. (2000), *‘Τουριστική Ανάπτυξη’* Αθήνα: Εκδόσεις Εξάντας σ. 15

Ζυγούρη Φ. και Πορτοκαλίδης Κ. (2011), *‘Η ιδιότυπη «Συμπαγής Διάχυση» των Ελληνικών Πόλεων’*, Ελληνική Εταιρεία Περιφερειακής Επιστήμης, 9^ο Εθνικό Συνέδριο με θέμα «Περιφερειακή ανάπτυξη και οικονομική κρίση: Διεθνής εμπειρία και Ελλάδα», Αθήνα σς. 3-4

Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου (1997), *‘Οικονομική ανάπτυξη και χωροταξικός σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογείων 1995-2020. Χωρικές ρυθμίσεις περιοχής αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». 4^η φάση: Οριστική πρόταση χωροταξικής οργάνωσης της περιοχής αμέσου επιρροής αεροδρομίου*



(Π.Α.Ε.Α.), Οργανισμός Ρυθμιστικού σχεδίου και προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Αθήνα

Ιωαννίδου Β. (2010), *‘Η επίδραση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» στην ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού της Αθήνας’*, διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πειραιάς σς. 21-39

Καρανικόλας Ν. (2004), *‘Η ανάπτυξη της περιαστικοποίησης στην Θεσσαλονίκη την τελευταία 20ετία: Μία γεωγραφική προσέγγιση – χαρτογραφική τεκμηρίωση’* Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Εθνικό Συνέδριο Γεωγραφίας, Μυτιλήνη

Κάσσης Μ. και Μάντσος Γ. (2012), *‘Διερεύνηση βελτιστοποίησης του αεροδρομίου Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ’*, πτυχιακή εργασία, ΑΤΕΙ Θεσσαλονίκης, Τμήμα Πολιτικών Έργων Υποδομής, Θεσσαλονίκη σ. 1

Κοκκώσης Χ. και Τσάρτας Π. (2001), *‘Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον’* Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική σ. 23

Κουρτέλη Α. και Μανουσάκης Ι., (2001), *‘Νέο αεροδρόμιο και μεταβολή χρήσεων γης στα Μεσόγεια’* Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Αθήνα

Λαϊνάς Ι. (2010), *‘Οι επιπτώσεις από τα μεγάλα έργα μεταφορικής υποδομής στην αστικοποίηση και το μετασχηματισμό των χρήσεων γης. Η περίπτωση της Αττικής Οδού’* διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος σς. 24-29

Λαμπροπούλου Α. (2011), *‘Η προβληματική των συμβάσεων παραχώρησης ελληνικών αυτοκινητοδρόμων’*, διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Αθήνα σς. 70-71

Μάντζου Π. (2003), *‘It’s a small world after all’*, Αρχιτέκτονες, ΣΑΔΑΣ, τεύχος 40 σς. 69-72

Μπάκης Γ. και Σκάγιαννης Π. (2012), *‘Ο ρόλος των ευρωπαϊκών μητροπόλεων στη νέα οικονομία – Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης’*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, 3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος σ. 4



Νασιάδης Α. (2007), *‘Οι αερομεταφορές στην Ευρώπη, Γεωγραφική ανάλυση & χαρτογράφηση των ευρωπαϊκών αεροδρομίων και του ευρωπαϊκού δικτύου αεροπορικών μεταφορών’* μεταπτυχιακή διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη σς. 22-29

Νικολαΐδης Α. (2000), *‘Αεροδρόμια: Μελέτη και κατασκευή’* Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Νικολαΐδης Αθανάσιος σς. 13-36

Οικονόμου Δ. και Πετράκος Γ. (1999), *‘Διεθνοποίηση και διαρθρωτικές αλλαγές στο Ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων’* στο Οικονόμου Δ. και Πετράκος Γ. *‘Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων: Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής’*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg σς. 13-44

Παπάζογλου Χ. (2008,) *‘Αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές’* διπλωματική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών & Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Θεσσαλονίκη σς. 3-4

Παπαπαύλου Ι. (2009), *‘Θεματοποίηση του χώρου – Πάρκα αναψυχής: Η πραγματική και μη πραγματική πόλη’*, σπουδαστική εργασία στο μάθημα Ιστορία και Θεωρία, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα σς. 6-10

Παπούλιας Γ., Ρόκας Α. και Ψαράκη Β. (2010), *‘Αεροδρόμια οι μοχλοί δημιουργίας ενός νέου αστικού προτύπου’*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, 1(1) σς. 59-72

Σκάγιαννης Π. (1994), *‘Πολιτική προγραμματισμού των υποδομών’* Αθήνα-Πειραιάς: Εκδόσεις Α. Σταμούλης σ. 219

Σκάγιαννης, Π. (2008), *‘Περιφερειακά Αεροδρόμια στην Ελλάδα: προοπτικές και προκλήσεις’*, στο Γοσποδίνη Α. (επιμ.) *‘Διάλογοι για τον σχεδιασμό του χώρου και την ανάπτυξη’*, Αθήνα: Κριτική

Σταθόπουλος Α. και Δημητρίου Λ. (2001), *‘Οι προοπτικές των εμπορευματικών αερομεταφορών στην Ελλάδα’*, Πανεπιστήμιο Πατρών, Διεθνές Συνέδριο: Αεροπορικές μεταφορές και αεροδρόμια – Εξελίξεις στον 21^ο αιώνα, Πάτρα σς. 7-9



Σταθόπουλος Α. κ.α. (2004) *‘Τεχνολογική προοπτική διερεύνηση στις μεταφορές στην Ελλάδα - Προς μία βιώσιμη κινητικότητα το 2021’* Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών, 2^ο διεθνές συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα, Αθήνα

Σταύρου Α. (2006), *‘Αστικό και αγροτικό περιβάλλον στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων: Αλλαγές και διαφοροποίηση κατά την τελευταία 20ετία’* πτυχιακή εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Οικιακής Οικονομίας και Οικολογίας, Αθήνα σ. 16, 25-30

Στεφανής Β. κ.α. (2001) *‘Αερομεταφορές και τουρισμός σε κύριους τουριστικούς προορισμούς στη νησιωτική Ελλάδα’* Πανεπιστήμιο Πατρών, Διεθνές Συνέδριο: Αεροπορικές μεταφορές και αεροδρόμια – Εξελίξεις στον 21^ο αιώνα, Πάτρα σ. 5

Τενεκούδης Α. (2001) *‘Η ανάπτυξη των αερομεταφορών και η επίπτωση τους στην ελληνική αεροπορική επιχειρηματική δραστηριότητα’* Πανεπιστήμιο Πατρών, Διεθνές Συνέδριο: Αεροπορικές μεταφορές και αεροδρόμια – Εξελίξεις στον 21^ο αιώνα, Πάτρα σς. 1-2

Τσόπελα Δ. (2011) *‘Αερομεταφορές και περιβάλλον: Η περίπτωση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος’* πτυχιακή εργασία, Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης, Τμήμα Τουριστικής Οικονομίας και Ανάπτυξης, Αθήνα σς. 12-16, 47-51

Χρυσάνθου Π. (2010) *‘Η αναβάθμιση της business class στις υπερατλαντικές μεταφορές ως κίνητρο επιλογής’*, πτυχιακή εργασία, Αλεξάνδρειο Τεχνολογικό Ίδρυμα Θεσσαλονίκης, Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων, Θεσσαλονίκη, σς. 30-31



Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Aharoni Y. (2002) *'European Air Transportation: Integration, globalization and structural changes'*, European Integration in Swedish Economic Research, Mölle, Sweden pp. 18-21

Ashford N., Mumayiz S. and Wright P. (2011) *'Airport Engineering Planning: Design and Development of 21st Century Airports'*, fourth edition, Canada: John Wiley & Sons pp. 659-681

Boeing Company (2012) *'World air cargo forecast'*, Seattle, USA pp. 5

Button K. (2008) *'The impacts of Globalization on International Air Transport Activity'* OECD, Global forum on Transport and Environment in a Globalising World, Guadalajara, Mexico 5-6, pp. 11-18

Clave S. (2007), *'The global theme park industry'*, Preston - UK: Cabi pp. 2-3

Conventz S. (2009), *'New office space at international hub airports'* στο Knippenberger U. and et. *'Airports in cities and regions'*, Karlsruhe: Scientific Publishing pp. 60-61

Davis S. (1996), *'The theme park: global industry and cultural form'* London: SAGE

De Groote P. (2008), *'Globalisation of commercial theme parks. Case: The Walt Disney Company'*, research report, University of Lobarough, UK pp. 1-2

Dudek-Mankowska S. and Krizan F. (2010), *'Shopping centres in Warsaw and Bratislava: A comparative analysis'* Miscellanea Geographica, Volume 14 pp. 229-239

Gillham O. (2002), *'The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate'*, Washington-Covelo-London: Island Press pp. 25-45

Gospodini A. (2008), *'New Technologies Opposing Urban Sustainability'*, στο A. Gospodini, C. A. Brebbia, E. Tiezzi (eds), *The Sustainable City: Urban Regeneration and Sustainability*, UK: WIT Press, pp. 1-11

Graaskamp J. (1992), *'Graaskamp on Real Estate'*, The Urban Land Institute

Harding A. and Powell F. (2010), *'Future retail and urban forms in New Zealand'*, New Zealand: Opus International Consultants, Urban Research Unit pp. 4-5



Guller M. and Guller M. (2001), *'From airport to airport city'*, Barcelona: Litogama pp. 8-22

Kasarda J. and et. (2004) *'Air Cargo: Engine for economic development'*, The International Air Cargo Association, Air Cargo forum, Bilbao, Spain pp. 2

Kasarda J. (1998/1999), *'Time-Based Competition and Industrial Location in the Fast Century'*, Real Estate Issues, Winter 1998/1999, pp. 24-29.

Kasarda J. (2001), *'From Airport City to Aerotropolis'*, Economics, 6(4), pp. 42-45

Kasarda J. (2008 A), *'The evolution of Airport Cities and the Aerotropolis'* London: Insight Media pp. 1

Kasarda J. (2008 B), *'Shopping in the Airport City and Aerotropolis- New Retail Destinations in the Aviation century'*, Research Review, Airport Retail, 15(2), pp. 50-56

Kasarda J. (2009), *'Airport cities'*, Urban land, Spring

Kasarda J. (2010), *'Airport cities and the Aerotropolis: The way forward'*, Global Airport Cities, London: Insight media

Kazda A. and Caves, R.E. (2007), *'Airport Design and Operation'* Oxford: Elsevier

Lester M. (2009), *'Aerotropolis is key to global competition'*, Forbes India, Dec 5

Moore-Wilton M. (2007), *'Aerotropoli: Airport Cities'*, Capital Alliance, Contemporary National Capitals: Plan, promote, Enhance, Maintain, Canberra p. 4

Moretti G. and Fischler R. (2001), *'Shopping center development and the densification of new suburban cores'* Journal of shopping center research, Volume 8, Issue 2 pp. 83-86

Morrison W. (2008), *'Real Estate, factory outlets and bricks: A note on non aeronautical activities at commercial airports'* Canada: Elsevier

Nikolaeva A. (2012), *'Designing public space for mobility: Contestation, negotiation and experiment at Amsterdam Airport Schiphol'* Aarhus University, Department of Culture and Society, Faculty of Arts, Denmark: Royal Dutch Geographical Society pp. 545-549



Pargfrieder S. (2008), *'Real estate at Airports'*, Vienna: Manfred Schrenk, Vasily V. Popovich, Dirk Engelke, Pietro Elisei

Peneda M. (2011), *'Critical factors for the development of airport cities'*, Masters Dissertation on Complex Transport Infrastructure Systems, Instituto Superior Técnico, Portugal

Robey C. and et. (2010), *'Assessing the feasibility of an Aerotropolis around Cleveland Hopkins International Airport'*, executive report, Cleveland State University, Maxine Goodman Levin College of Urban Affairs, Cleveland-USA pp. 13-14

Schaafsma M. (2009), *'From airport city to airport corridor'* στο Knippenberger U. and et. *'Airports in cities and regions'*, Karlsruhe: Scientific Publishing pp. 173-175

Van Deelen R. (2010), *'Real estate development at airport cities'*, thesis, Erasmus University Rotterdam, Erasmus School of Economics, Rotterdam pp. 11-23

Wijk M. van (2007), *'Airports as Cityports in the City-region : Spatial-economic and institutional positions and institutional learning in Randstad-Schiphol (AMS), Frankfurt Rhein-Main (FRA), Tokyo Haneda (HND) and Narita (NRT)'*, Dissertation, University of Utrecht, Utrecht pp. 97-99

Zhou Y. (2011), *'Developing the City of Hapeville into the future Airport City'* thesis, Georgia Institute of Technology, School of City and Regional Planning, Georgia pp. 11-13

Zondag W. (2006), *'Competing for Air Cargo: A qualitative analysis of competitive rivalry in the air cargo industry'* thesis, Free University Amsterdam, Department of Spatial Economics, Amsterdam, Netherlands pp. 20-21



Βιβλιογραφία διαθέσιμη και στο διαδίκτυο

Βασιλοπούλου Κ. (2010), *‘Εύθραυστος ο δυτικός τρόπος ζωής’*, Ελευθεροτυπία, Κόσμος, διαθέσιμο στο : URL<<http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=155122>> [πρόσβαση 23/12/2012]

Κράτσας Α. (2006), *‘Οι αερομεταφορές μηδενίζουν αποστάσεις’*, Logistics & Management, Αεροπορικές Μεταφορές, διαθέσιμο στο : URL <<http://www.logistics-management.gr/article.php?ID=309>>, [πρόσβαση 27/12/2012]

Ευτυχιάδου Ο. & Λαλένης Κ. (2012), *‘Αστική διάχυση και περιαστικός χώρος: Μετασηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης’*, CityBranding.gr Πόλεις και Πολιτικές: Για την ανταγωνιστική ταυτότητα των πόλεων, διαθέσιμο στο : URL <http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_21.html>, [πρόσβαση 06/01/2013]

Donahue B. (2010), *‘The rise of aerotropolis’*, Business Facilities, διαθέσιμο στο: URL <<http://businessfacilities.com/the-rise-of-the-aerotropolis>>, [πρόσβαση 25/12/2012]

EEA – European Environment Agency (2006), *‘Urban sprawl in Europe: The ignored challenge’*, EEA report, Copenhagen: European Commission/Joint Research Centre, διαθέσιμο στο: URL <<http://www.eea.europa.eu>>, [πρόσβαση 02/01/2013] pp. 5-35

Kasarda J. (2011), *‘Aerotropolis: The way we’ll live next?’*, Atlantis magazine, διαθέσιμο στο: URL <http://www.aerotropolis.com/files/2012_Atlantis223UrbanEconomy.pdf>, [πρόσβαση 03/11/2012] pp. 12-15

Manchester City Council (2011), *‘Manchester Airport City Development and Infrastructure Framework’* Report for resolution, διαθέσιμο στο: URL <http://www.manchester.gov.uk/egov_downloads/Airport_City.pdf>, [πρόσβαση 18/01/2013] pp. 4-5

Osborne G. (2012), *‘George Osborne reveals Manchester ‘Airport City’ plans’*, BBC News, διαθέσιμο στο: URL <<http://www.bbc.co.uk/news/uk-england-manchester-16526677>>, [πρόσβαση 03/11/2012]



Prior G. (2012), *'Work to start on £695m Manchester Airport City'*, Construction Enquirer, διαθέσιμο στο: URL <<http://www.constructionenquirer.com/2012/01/12/work-to-start-on-695m-manchester-airport-city/>>, [πρόσβαση 16/01/2013]

Schaafsma M. (2005), *'Airport and city'*, διαθέσιμο στο: URL <[http://www.urbanunlimited.nl/uu/downloads.nsf/10/82CEED42FF5E738DC12570C000355B75/\\$file/airport+and+city.pdf](http://www.urbanunlimited.nl/uu/downloads.nsf/10/82CEED42FF5E738DC12570C000355B75/$file/airport+and+city.pdf)> [πρόσβαση 23/12/2012]

Schiphol Group (2009), *'Welcome to the AirportCity'* διαθέσιμο στο: URL <<http://www.schiphol.nl/SchipholGroup/NewsMedia/SchipholFactSheets.htm>> [πρόσβαση 27/11/2012]

Stevens N., Baker D. and Freestone R. (2007), *'Understanding the Australian Airport Metropolis'*, State of Australian Cities 2007, διαθέσιμο στο: URL <<http://www.airportmetropolis.qut.edu.au>>, [πρόσβαση 27/12/2012]

Θεσμικά κείμενα

Σχέδιο νόμου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής 2021 (2012)



Διαδικτυακοί τόποι

Αττική Οδός Α, διαθέσιμο στο [<http://www.aodos.gr/summary.asp?catid=19499/>]
ανάκτηση στις 19/01/2013

Αττική Οδός Β, διαθέσιμο στο [<http://www.aodos.gr/summary.asp?catid=19558/>]
ανάκτηση στις 29/01/2013

Αττικό Ζωολογικό Πάρκο, διαθέσιμο στο [<http://www.atticapark.com/zoo-about/5NEF/ιστορία-του-Πάρκου>] ανάκτηση στις 25/01/2013

Αττικό Μετρό Α.Ε., διαθέσιμο στο [<http://www.ametro.gr/page/default.asp?la=1&id=22>] ανάκτηση στις 19/01/2013

Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης, διαθέσιμο στο [<http://www.ggoa.gr/>]
ανάκτηση στις 04/02/2013

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α, διαθέσιμο στο [<http://www.aia.gr/pages.asp?pageid=6&langid=1>] ανάκτηση στις 04/02/2013

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Β, διαθέσιμο στο [http://www.aia.gr/flight_schedule/default_gr.htm] ανάκτηση στις 04/02/2013

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Γ, διαθέσιμο στο [http://www.aia.gr/shopping_center/default.asp?langid=1] ανάκτηση στις 04/02/2013

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Δ, διαθέσιμο στο [<http://www.aia.gr/pages.asp?pageid=858&langid=1>] ανάκτηση στις 04/02/2013

ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Ελληνική Στατιστική Αρχή διαθέσιμο στο [<http://www.statistics.gr/>]
ανάκτηση στις 01/02/2013

Υπουργείο Εσωτερικών, διαθέσιμο στο [<http://kallikratis.ypes.gr/>] ανάκτηση στις 18/01/2013

ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., διαθέσιμο στο [<http://www.trainose.gr/proorismoι/Proastiakos-athinon>] ανάκτηση στις 19/01/2013

Airliners, διαθέσιμο στο [<http://www.airliners.gr/el/airports/step1.php?id=4>]
ανάκτηση στις 04/02/2013



Airport City Manchester, διαθέσιμο στο [<http://www.airportcity.co.uk/pdf/airport-city-singles.pdf>] ανάκτηση στις 17/01/2013

ICAO – International Civil Aviation Organization, διαθέσιμο στο [www.icao.int] ανάκτηση στις 15/12/2012

McArthur Glen Designer Outlet Athens, διαθέσιμο στο [<http://www.mcarthurglen.com/gr/mcarthurglen-athens/>] ανάκτηση στις 25/01/2013

Smart Park, διαθέσιμο στο [<http://www.smartpark.com.gr/default.asp?catid=24643>] ανάκτηση στις 03/02/2013

Frankfurt Airport, διαθέσιμο στο [http://www.frankfurt-airport.com/content/frankfurt_airport/en/misc/container/gatewaygardens/gateway_gardens_quarters_brochure/jcr:content.file/GG_Quartierbroschuere_engl.pdf] ανάκτηση στις 16/01/2013



Παράρτημα

Πίνακας 1: Πτήσεις εσωτερικού Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών

Προορισμοί εκτός Ευρώπης	
Τύνιδα	Τελ Αβίβ
Τρίπολη	Ντόχα
Αλεξάνδρεια	Ντουμπάι
Κάιρο	Άμπου Ντάμπι
Βηρυτός	Πεκίνο
Αμμάν	

Πηγή: ιδία επεξεργασία, www.aia.gr

Πίνακας 2: Ευρωπαϊκοί προορισμοί Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών

Ευρωπαϊκοί προορισμοί			
Εδιμβούργο	Ρώμη	Κοπεγχάγη	Εριβάν
Μάντσεστερ	Μιλάνο	Πράγα	Βελιγράδι
Λονδίνο	Βρυξέλλες	Βιέννη	Βουκουρέστι
Μαδρίτη	Άμστερνταμ	Βαρσοβία	Σόφια
Βαρκελώνη	Μόναχο	Μόσχα	Τίρανα
Παρίσι	Στουτγκάρδη	Κίεβο	Μάλτα
Μασσαλία	Φρανκφούρτη	Κισίνεβο	Λάρνακα
Νίκαια	Ντύσσελτορφ	Κρασνονταρ	Κωνσταντινούπολη
Γενεύη	Βερολίνο	Τιφλίδα	Σμύρνη
Ζυρίχη			

Πηγή: ιδία επεξεργασία, www.aia.gr

Πίνακας 3: Προορισμοί εκτός Ευρώπης Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών

Πτήσεις εσωτερικού			
Αλεξανδρούπολη	Ζάκυνθος	Σύρος	Κάλυμνος
Καβάλα	Κύθηρα	Μύκονος	Κως
Θεσσαλονίκη	Σκιάθος	Πάρος	Ρόδος
Καστοριά	Σκύρος	Νάξος	Κάρπαθος
Κοζάνη	Μυτιλήνη	Μήλος	Χανιά
Ιωάννινα	Χίος	Σαντορίνη	Ηράκλειο
Κέρκυρα	Σάμος	Αστυπάλαια	Σητεία
Κεφαλλονιά	Ικαρία	Λέρος	

Πηγή: ιδία επεξεργασία, www.aia.gr



Πίνακας 4: Στατιστικά στοιχεία κίνησης Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών

Στατιστικά στοιχεία κίνησης	2012	2011	% Μεταβολή
Συνολικός Αριθμός Επιβατών (εκατομμύρια)	12,9	14,4	-10,4%
Πτήσεων Εσωτερικού	4,5	4,8	-7,9%
Διεθνών Πτήσεων	8,4	9,5	-11,7%
Επιβάτες που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους		30%	
Επιβάτες με ανταπόκριση πτήσης		22%	
Συνολικές κινήσεις αεροσκαφών (χιλιάδες)	153,3	173,3	-11,5%
Εσωτερικού	71,9	79,2	-9,2%
Εξωτερικού	81,4	94,1	-13,5%
Συνολικά εμπορεύματα (χιλιάδες τόνοι)	69,63	85,83	-11,5%
Εμπορευματικά φορτία	61,34	76,38	-12,7%
Ταχυδρομείο	8,3	9,44	-1,9%

Πηγή: ιδία επεξεργασία, www.aia.gr